

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA FINANCÍ

Zhodnocení daňových dopadů na poplatníka v souvislosti s používáním automobilu
Assessment of the Tax Impacts on the Taxpayer with Respect to Car Usage

Student: Andrea Podlešná

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Karolina Lisztwanová, Ph.D.

Ostrava 2014

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra financí

Zadání bakalářské práce

Student:

Andrea Podlešná

Studijní program:

B6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202R010 Finance

Specializace:

00 Finance

Téma:

Zhodnocení daňových dopadů na poplatníka v souvislosti s používáním automobilu
Assessment of the Tax Impacts on the Taxpayer with Respect to Car Usage

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Vymezení možných forem používání automobilu
 3. Charakteristika daňových dopadů souvisejících s používáním automobilu
 4. Analýza a zhodnocení vlivu využívání automobilu na daňovou povinnost subjektu ve vybraných případech
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- JANOŮŠEK, Karel a kol. *Automobil v podnikání*. 1. vyd. Praha: Anag, 2011. 440 s. ISBN 978-80-7263-668-6.
- KUBÁTOVÁ, Květa. *Daňová teorie a politika*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2011. 276 s. ISBN 978-80-7357-574-8.
- VANČUROVÁ, Alena a Lenka LÁCHOVÁ. *Daňový systém ČR 2012*. 11. vyd. Praha: 1. Vox, 2012. 372 s. ISBN 978-80-87480-05-2.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Karolina Lisztwanová**

Datum zadání: 22.11.2013

Datum odevzdání: 09.05.2014



Ing. Iveta Ratmanová, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení:

„Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně.“

V Ostravě dne 9. května 2014

Andrea Podlešná

Andrea Podlešná

Obsah

1 Úvod.....	5
2 Vymezení možných forem používání automobilu	6
2.1 Základní pojmy související s užíváním vozidel	6
2.2 Formy používání automobilu.....	10
2.2.1 Pořízení automobilu	10
2.2.2 Zařazení automobilu do obchodního majetku	10
2.2.3 Vyřazení automobilu z obchodního majetku	11
2.2.4 Automobil využívaný i pro soukromé účely	12
3 Charakteristika daňových dopadů souvisejících s používáním automobilu.....	13
3.1 Automobil zařazený v obchodním majetku	13
3.1.1 Daňově uznatelné výdaje skládající se z odpisu a skutečně prokázané spotřeby pohonných hmot	13
3.1.2 Daňově uznatelné výdaje skládající se z odpisu a paušálního výdaje na dopravu.....	17
3.2 Automobil zařazený v obchodním majetku, který je zároveň využíván pro soukromé účely.....	18
3.2.1 Daňově uznatelné výdaje skládající se z kráceného odpisu a kráceného výdajového paušálu	18
3.3 Automobil nezařazený v obchodním majetku	19
3.3.1 Daňově uznatelné výdaje skládající se ze základní náhrady a náhrady za spotřebované pohonné hmoty dle Ministerstva práce a sociálních věcí	19
3.3.2 Daňově uznatelné výdaje skládající se ze základní náhrady a plného výdajového paušálu	20
3.3.3 Daňově uznatelné výdaje skládající se ze základní náhrady a kráceného výdajového paušálu	21
3.4 Automobil najatý	21
3.4.1 Uplatnění nájemného u finančního leasingu.....	21
3.4.2 Uplatnění nájemného u operativního pronájmu.....	22
3.5 Uplatnění daně z přidané hodnoty	22
3.6 Uplatnění daně silniční	22
4 Analýza a zhodnocení vlivu využívání automobilu na daňovou povinnost subjektu ve vybraných případech	24
4.1 Charakteristika jednotlivých případů.....	24
4.2 Rovnoměrné a zrychlené odpisy.....	25
4.3 Daňově uznatelné výdaje související s provozem vozidla dle vybraných případů	26
4.3.1 Automobil zařazený v obchodním majetku.....	26
4.3.2 Automobil zařazený v obchodním majetku a využíváný i pro soukromé účely	42
4.3.3 Automobil nezařazený v obchodním majetku	46
4.4 Zhodnocení zjištěných výsledků	53

5 Závěr.....	56
Seznam použité literatury.....	58
Seznam zkratk	60
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
Seznam příloh	
Přílohy	

1 Úvod

Automobil je pro člověka v dnešní době zcela nezbytný, ať už jej používáme pro soukromé účely nebo v zaměstnání. Jen těžko si bez něj dokážeme svůj život představit. Ačkoliv se nám zdá, že bychom mohli bez automobilu existovat a nahradit ho třeba cestováním městskou hromadnou dopravou nebo vlakem, podnikatelé a firmy by jej takto nahrazovali jen těžko. Ať už je podnikatel fyzickou nebo právnickou osobou bez automobilu se tedy ve většině případů neobejde. Tato bakalářská práce je zaměřena na uplatnění daňově uznatelných výdajů v souvislosti s používáním automobilu, ať už pro podnikatelské účely nebo pro podnikatelské i soukromé účely. Pro zpracování bakalářské práce jsou použity metody analýzy a syntézy.

Cílem bakalářské práce je na základě současných legislativních úprav stanovit a posoudit možnosti uplatnění daňově uznatelných výdajů souvisejících s používáním a provozem automobilu ve vztahu k dani z příjmu.

Práce je rozdělena na dvě hlavní části, a to část teoretickou, která je obsažena v druhé a třetí kapitole, a část praktickou, které odpovídá čtvrtá kapitola. Druhá kapitola obsahuje vymezení základních pojmů, které úzce souvisí s vozidly jako takovými. Její součástí je také vymezení možných forem používání automobilu zejména z hlediska jeho pořízení a případného zařazení nebo nezařazení automobilu do obchodního majetku. Třetí kapitola se zabývá teoretickým vymezením jednotlivých daňově uznatelných výdajů souvisejících s dopravou, provozem a používáním automobilu. Klíčovou částí této kapitoly je dělení celkových daňově uznatelných výdajů z hlediska automobilu zařazeného v obchodním majetku a automobilu, který nebyl zařazen do obchodního majetku. Kapitola je navíc doplněna o situaci, kdy se jedná o vozidlo najaté a problematiku týkající se daně silniční a daně z přidané hodnoty.

Čtvrtá kapitola se zabývá praktickým rozvedením problematiky zhodnocení vlivu využívání automobilu z hlediska výše daňově uznatelných výdajů. Její součástí jsou jednotlivé případy používání automobilu z hlediska daňově uznatelných výdajů, které jsou prakticky rozpracovány v jednotlivých variantách. Samotné případy jsou vztaženy k vybranému časovému období. Čtvrtá kapitola je kapitolou praktickou, jedná se tedy o nejdůležitější část práce.

2 Vymezení možných forem používání automobilu

Obsahem této kapitoly bude vymezení základních pojmů souvisejících s vozidly a následné vymezení možných forem používání automobilu. Celá kapitola je rozdělena na několik dílčích kapitol. První kapitola se zaměřuje na základní pojmy týkající se samotných vozidel. Kapitola druhá je zaměřena na možné formy používání automobilu, zejména na jeho pořízení a případné zařazení či nezařazení automobilu do obchodního majetku.

2.1 Základní pojmy související s užíváním vozidel

Dle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je za silniční vozidlo považováno motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Zvláštní vozidlo je pak vozidlo, které je vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených tímto zákonem k provozu na pozemních komunikacích schváleno. Silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy, je vozidlem přípojným.

Pikal (2007) rozděluje silniční vozidla na tyto základní druhy:

- a) motocykly,
- b) osobní automobily,
- c) autobusy,
- d) nákladní automobily,
- e) speciální vozidla,
- f) přípojná vozidla,
- g) ostatní silniční vozidla.

Stejného dělení vozidel je využito i v zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Za kategorii vozidel je považována ta skupina vozidel, která mají stejné technické podmínky stanovené prováděcím právním předpisem.

Základní kategorie vozidel:

kategorie L - motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly,

kategorie M - motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob,

kategorie N - motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů,

kategorie O - přípojná vozidla,

kategorie T - traktory zemědělské nebo lesnické,

kategorie S - pracovní stroje,

kategorie R - ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií.

Kategorie vozidel M se dále člení na:

a) M_1 - vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla,

b) M_2 - vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5 000 kg,

c) M_3 - vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg.

Kategorie vozidel N se dále člení na:

a) N_1 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,

b) N_2 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg,

c) N_3 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg¹.

Základní členění kategorie L je na mopedy, motocykly, motorové tříkolky a motokola.

Provozovatelem silničního vozidla registrovaného v registru silničních vozidel České republiky se rozumí fyzická osoba s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v České republice nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která vlastním

¹ Příloha zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla, anebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla².

Evidencí silničních motorových vozidel, přípojných vozidel a provozovatelů těchto vozidel je registr vozidel, který je veden jako seznam obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Povinnost přihlásit vozidlo k registraci má každý, kdo má v plánu provozovat na území České republiky silniční motorové vozidlo a přípojně vozidlo. Do registru lze zapsat vozidlo, jehož technická způsobilost k provozu na pozemních komunikacích byla schválena a zároveň je splněna povinnost pojištění odpovědnosti z provozu vozidla týkající se takového vozidla, nebo u kterého byla při pořízení nového dopravního prostředku z jiného členského státu Evropské unie zaplacen daň z přidané hodnoty podle zvláštního právního předpisu.

Za spotřebu automobilu je považováno kolik litrů pohonných hmot spotřebuje automobil, aby mohl překonat určitou vzdálenost. Nejnížší spotřeby automobilu je obvykle dosaženo, jakmile automobil dosáhne tzv. konstrukční rychlosti, která se pohybuje okolo 90 km/h. Pohonnou hmotou je obvykle benzín nebo nafta. Mezi nejčastěji využívaná alternativní paliva patří stlačený zemní plyn označován jako CNG, zkapalněný zemní plyn označován jako LNG a zkapalněná propanbutanová směs označována jako LPG. Velice důležitou charakteristikou benzínu je tzv. oktanové číslo. Jedná se o číslo, které vyjadřuje, jak je daný benzín odolný vůči předčasnému detonačnímu závěru, které bývá laicky označováno jako tzv. klepání motoru. Jednotlivé označení benzínu používané v České republice a jejich oktanová čísla jsou uvedena v Tab. 2.1. Označení jednotlivých druhů benzínů se může v různých literaturách lišit.

Tab. 2.1 Druhy benzínu a jejich oktanová čísla

Označení	Oktanové číslo
Special 91	91
Natural 91	91
Natural 95	95
Natural 98 plus	98

Zdroj: Vlastní zpracování

² Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

V technickém průkazu se obvykle setkáváme se třemi druhy zápisů o spotřebě vozidel. Jedná se o spotřebu dle metodiky 80/1268/EWG určenou pro vozidla prodaná před 1. 1. 1996, spotřebu dle metodiky 93/116/EG a spotřebu dle metodiky 99/100.

Cena pohonných hmot je taková cena, kterou zaplatíme za jeden litr dané pohonné hmoty. Pro pracovněprávní účely se cena pohonných hmot určuje obvykle dvěma způsoby, a to na základě zaměstnancem prokázané ceny nebo na základě ceny vyhlášené Ministerstvem práce a sociálních věcí.

Pro účely cestovních náhrad se za pracovní cestu považuje doba od nástupu zaměstnance na cestu k výkonu práce do jiného místa, včetně výkonu práce v tomto místě a návratu zaměstnance z této cesty. Jiné místo je takovým místem, které je rozdílné od místa pravidelného pracoviště. Pracovní cesta začíná vždy v určitou dobu a v určitou dobu končí, nelze ji tedy přerušit. Zaměstnanci za pracovní cestu náleží různé druhy náhrad, mezi které patří jízdní výdaje, jízdních výdaje k návštěvě člena rodiny, výdaje za ubytování, zvýšené stravovací výdaje a nutné vedlejší výdaje.

Za náhradu prokázaných jízdních výdajů se považuje výplata všech výdajů souvisejících s dopravou, a to úhrada jízdenky veřejné dopravy, místenky, lehátka nebo lůžka, letenky, taxi a jízdenky městské hromadné dopravy. V případě, že zaměstnanec použije soukromé vozidlo, pak mu náleží základní náhrada za jeden kilometr jízdy a náhrada za spotřebované pohonné hmoty. Způsob dopravy může určit zaměstnavatel.

V případě, že zaměstnavatel nezajistí zaměstnanci bezplatné ubytování, pak může zaměstnanci určit způsob ubytování, případně i cenové hranice výdajů za ubytování. V tomto případě má pak zaměstnanec nárok na náhradu za ubytování při pracovní cestě, kterou lze poskytnout na základě doloženého dokladu.

Jako stravné je považována náhrada, která přísluší zaměstnanci v závislosti na době trvání pracovní cesty. Sazby stravného stanovuje vyhláškou Ministerstvo práce a sociálních věcí. Jeho výši určuje zaměstnavatel zaměstnanci před vysláním na pracovní cestu.

V případě, že zaměstnanci vznikají další vedlejší výdaje při pracovní cestě, pak má zaměstnanec nárok na náhrady prokázaných nutných vedlejších výdajů, mezi které patří například parkovné, dálniční poplatek, převoz na lodi, průjezd tunelem, poplatky za telefon, poplatky za úschovu zavazadel apod.

Náhradu prokázaných jízdních výdajů za cesty k návštěvě rodiny do místa trvalého pobytu nebo místa pobytu rodiny lze poskytnout pouze, pokud pracovní cesta trvá více než

sedm po sobě následujících kalendářních dnů a v případě, že jsou prokázány jízdní výdaje. Samotná cesta k návštěvě rodiny však není pracovní cestou, a z toho důvodu jsou hrazeny pouze prokázané jízdní výdaje.

2.2 Formy používání automobilu

V této kapitole se jednotlivě specifikují jednotlivé možné formy pořízení automobilu.

2.2.1 Pořízení automobilu

Mezi nejčastější způsoby pořízení automobilu patří pořízení automobilu formou koupě, dále pořízení automobilu prostřednictvím operativního leasingu a pořízení automobilu na úvěr. Z hlediska pořizování automobilu jsou pro nás nejdůležitější právě náklady na toto pořízení.

V případě pořízení automobilu koupí je hlavní součástí pořizovacích nákladů kupní cena. Ta může být následně doplněna o dopravu, clo, správní poplatky a daň z přidané hodnoty u neplátců, příp. u plátců, kteří nemají nárok na odpočet daně, případně je-li jejich nárok na odpočet pouze v částečné výši. Takto pořízené vozidlo lze do obchodního majetku zařadit až po splnění všech podmínek, které jsou nutné k jeho provozování, tedy až po zápisu do registru vozidel.

U operativního leasingu najaté vozidlo zůstává v majetku pronajímatele a po ukončení operativního leasingu se vrací zpět pronajímateli. Nájemce platí pronajímateli nájemné, které je pro něj daňově uznatelným výdajem. Pronajímatel jako majitel vozidla si uplatňuje odpisy.

Při nákupu automobilu na úvěr je automobil ve vlastnictví kupujícího, ačkoliv pořizovací cena automobilu ještě nebyla splacena. Obdobně je tomu v případě finančního leasingu, kde nájemce získá automobil do užívání, aniž by za něj musel zaplatit celou pořizovací cenu najednou, avšak v tomto případě automobil není majetkem kupujícího do té doby, než je cena automobilu plně splacena.

2.2.2 Zařazení automobilu do obchodního majetku

Obchodním majetkem se dle § 4 odst. 4 zákona o daních z příjmů rozumí u fyzické osoby souhrn majetkových hodnot (věcí, pohledávek a jiných práv a penězi ocenitelných jiných hodnot), které jsou ve vlastnictví poplatníka a o kterých bylo nebo je účtováno (u poplatníka, který vede účetnictví) anebo jsou nebo byly v evidenci majetku a závazků pro účely stanovení základu daně a daně z příjmů (u poplatníka, který vede daňovou evidenci).

Majetek lze do obchodního majetku fyzické osoby zahrnout pouze tehdy, vede-li tato fyzická osoba daňovou evidenci nebo účetnictví.

Při zařazení automobilu do obchodního majetku je nutné určit vstupní cenu, ze které budou případně uplatňovány odpisy. Aby bylo možné zařadit automobil do obchodního majetku, musí být vstupní cena vyšší než 40 000 Kč a automobil musí mít provozně technické funkce delší než jeden rok. Zařazení automobilu do obchodního majetku má vliv na daňový režim uplatňování výdajů souvisejících s používáním automobilu.

Pokud zařadíme vozidlo do obchodního majetku, pak pro pracovní cesty spojené s podnikáním můžeme uplatnit daňově uznatelné výdaje spojené s provozem vozidla. Jedná se například o silniční daň, pohonné hmoty v prokázané výši, výdaje na opravu a údržbu, odpisy, pojistné, příslušenství k vozidlu a úroky z úvěru, příp. finančního leasingu na pořízení vozidla. U plátců daně z přidané hodnoty může nastat možnost uplatnění odpočtu daně u výdajů spojených s provozem vozidla pro podnikání. Dále je možno využít výdajový paušál na dopravu.

I v případě, že nezařazení automobilu do obchodního majetku nám mohou plynout určité výhody. Podnikatel zde totiž do daňových výdajů uplatňuje cestovní náhrady za používání soukromého vozidla pro cesty spojené s podnikáním. Může se jednat o výdaje jako je základní náhrada, uplatnění spotřebovaných pohonných hmot na základě ujetých kilometrů a průměrné spotřeby dle technického průkazu, cena za pohonné hmoty podle dokladu o nákupu pohonných hmot nebo dle vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu, cestovní náhrady snižující základ daně z příjmů a možnost využití paušálního výdaje na dopravu.

2.2.3 Vyřazení automobilu z obchodního majetku

K vyřazení automobilu z obchodního majetku může dojít několika způsoby, a to jeho prodejem, darováním, likvidací, v důsledku škody, příp. převodem do osobního užívání fyzické osoby. Den, kdy poplatník o tomto majetku naposledy účtoval nebo jej naposledy uváděl v daňové evidenci je pak považován jako den vyřazení daného automobilu z obchodního majetku.

V případě, že dojde k vyřazení automobilu z obchodního majetku v důsledku prodeje či likvidace tohoto automobilu, je zůstatková cena automobilu daňovým výdajem. Zůstatková cena se stane nedaňovým výdajem pouze tehdy, byl-li automobil vyřazen z obchodního majetku z důvodu, že příčinou tohoto vyřazení bylo darování. V případě vyřazení automobilu z obchodního majetku v důsledku škody je zůstatková cena hmotného majetku daňovým výdajem jen do výše náhrad, a to s výjimkou škody vzniklé v důsledku živelních pohrom

nebo škody způsobené podle potvrzení policie neznámým pachatelem. Pokud dojde k vyřazení automobilu z obchodního majetku pro osobní potřeby, pak je rozhodnutí čistě na poplatníkovi, který je fyzickou osobou. U dosud neodepsaného automobilu však nemůže poplatník při jeho vyřazení z obchodního majetku do osobního užívání uplatnit zůstatkovou cenu do daňových výdajů, ale může uplatnit polovinu roční výše odpisů.

V případě prodeje automobilu, který byl zařazen do obchodního majetku, je dosažený příjem z tohoto prodeje zahrnut do dílčího základu daně dle § 7 zákona o daních z příjmu. Jedná-li se o právnickou osobu, pak je příjem z prodeje automobilu, který byl zařazen do obchodního majetku zahrnut do dílčího základu daně dle § 22 zákona o daních z příjmu. Polovina roční výše daňového odpisu, daňová zůstatková cena hmotného majetku a výdaje související s prodejem majetku jsou pak daňově uznatelnými výdaji.

2.2.4 Automobil využívaný i pro soukromé účely

V případě, že zaměstnanec poskytuje bezplatně automobil zaměstnanci, pak se částka ve výši 1 % vstupní ceny vozidla za každý, a to i započatý kalendářní měsíc poskytnutí vozidla, považuje za příjem zaměstnance. Jde-li o vozidlo najaté, pak se vychází ze vstupní ceny automobilu u původního vlastníka. To platí i v případě, že dojde k následné koupi automobilu. Není-li ve vstupní ceně zahrnuta daň z přidané hodnoty, pak se musí vstupní cena o tuto daň zvýšit. Nastane-li situace, kdy je částka posuzována jako příjem zaměstnance za každý kalendářní měsíc, nižší než 1 000 Kč, pak se za příjem zaměstnance považuje právě 1 000 Kč.

Je-li zaměstnanci poskytnuto postupně za sebou více vozidel k používání pro soukromé i služební účely, považuje se za příjem částka ve výši 1 % z nejvyšší vstupní ceny vozidla. Částka ve výši 1 % z úhrnu stupních cen všech poskytnutých vozidel je považována za příjem tehdy, poskytnul-li zaměstnavatel zaměstnanci více motorových vozidel současně.

Tento druh nepeněžního příjmu se obvykle zahrnuje do vyměřovacích základů pro pojistné na sociální zabezpečení a na zdravotní pojištění. V praxi to znamená, že zaměstnavatel z 1 % vstupní ceny měsíčně odvede pojistné ve výši 34 %, a zaměstnanci srazí měsíčně pojistné 11 %.

3 Charakteristika daňových dopadů souvisejících s používáním automobilu

Obsahem této kapitoly je vymezení jednotlivých daňově uznatelných výdajů související s dopravou, provozem a používáním automobilu. Klíčové pro nás budou celkem tři varianty. První variantou jsou daňově uznatelné výdaje související s dopravou u vozidla, které je zařazeno do obchodního majetku. Automobil, který je zařazen do obchodního majetku, a zároveň je využíván pro soukromé účely je druhou variantou z hlediska daňově uznatelných výdajů. Třetí variantou je automobil, který není zařazen v obchodním majetku, avšak je využíván v souvislosti s podnikatelskou činností, a jeho daňově uznatelné výdaje související s dopravou. V závěru kapitoly bude doplněn případ, kdy se jedná o vozidlo najaté a o podkapitoly týkající se daně z přidané hodnoty a daně silniční.

3.1 Automobil zařazený v obchodním majetku

S ohledem na daňově uznatelné výdaje u automobilu zařazeného do obchodního majetku v souvislosti s jeho provozem bereme v úvahu zejména dvě varianty. První varianta zohledňuje daňově uznatelné výdaje, které se skládají z odpisu a skutečné spotřeby dle dokladů. Daňově uznatelné výdaje skládající se z odpisu a výdajového paušálu bere v úvahu varianta druhá.

3.1.1 Daňově uznatelné výdaje skládající se z odpisu a skutečně prokázané spotřeby pohonných hmot

Je-li automobil zařazen v obchodním majetku, pak můžeme zvolit variantu uplatnění daňově uznatelných výdajů skládající se z odpisu a skutečné spotřeby dle dokladů. Koupíme-li automobil za cenu, která je vyšší než 40 000 Kč, pak představuje automobil hmotný majetek. Daňový výdaj pak uplatníme pomocí daňových odpisů. Odpis je určen ze vstupní ceny, kterou je cena pořizovací. Pořizovací cena v sobě zahrnuje vlastní cenu pořízení, což je kupní cena, a dále výdaje související s pořízením. Těmito výdaji může být kupř. výdaj na registraci vozidla, které dosud nebylo registrováno nebo daň z přidané hodnoty uhrazená při pořízení vozidla z jiného členského státu. V případě, že se podnikatel, který je fyzickou osobou rozhodne pro vložení automobilu do obchodního majetku až po jeho pořízení, pak dané vozidlo ocení buď pořizovací cenou, nebo reprodukční pořizovací cenou. Pořizovací cenu použije v případě, že mezi samotným pořízením a vložení do obchodního majetku neuběhne doba delší než jeden rok. Samotné vložení automobilu do obchodního majetku

nemá žádnou spojitost s tím, jestli podnikatel automobil zakoupil, pokud už byl podnikatelem či nikoliv.

Při volbě odpisu má subjekt na výběr mezi odpisováním rovnoměrným a odpisováním zrychleným. Vančurová (2012) popisuje rovnoměrné odpisování jako to, které přenáší vstupní cenu do základu daně se stejnou rychlostí po celou dobu odpisování. Výjimkou je první rok odpisování a rok vyřazení odpisovaného majetku, v našem případě automobilu. Odpisování rovnoměrné je odpisování vždy ze vstupní ceny za pomoci odpisových sazeb. Při výpočtu odpisů se postupuje dle vzorců 2.1 a 2.2. Odpisové sazby jsou uvedeny Tab. 3.1.

Tab. 3.1 Roční odpisové sazby pro rovnoměrné odpisování

Odpisová skupina	V prvním roce odpisování	V dalších letech odpisování	Pro zvýšenou vstupní cenu
1	20	40	33,3
2	11	22,25	20
3	5,5	10,5	10
4	2,15	5,15	5,0
5	1,4	3,4	3,4
6	1,02	2,02	2

Zdroj: Zákon č.586/1992 Sb., §31

Výpočet samotného rovnoměrného odpisu je uveden v následujícím vztahu.

$$\text{Odpis v prvním roce odpisování} = \frac{\text{vstupní cena} \cdot \text{odpisová sazba pro první rok odpisování}}{100} \quad (2.1)$$

$$\text{Odpis v dalších letech odpisování} = \frac{\text{vstupní cena} \cdot \text{odpisová sazba v dalších letech odpisování}}{100} \quad (2.2)$$

Při použití zrychleného odpisování jsou odpisy v prvních letech vyšší než při rovnoměrném odpisování. U zrychleného odpisování je nejvyšší daňový odpis v druhém roce odpisování. Při výpočtu zrychleného odpisu je namísto sazby použité u rovnoměrného odpisování, použit koeficient, a dále se postupuje dle vzorců 2.3 a 2.4. Koeficienty pro jednotlivé odpisové skupiny jsou uvedeny v Tab. 3.2.

Tab. 3.2 Roční koeficienty pro zrychlené odpisování

Odpisová skupina	V prvním roce odpisování	V dalších letech odpisování	Pro zvýšenou vstupní cenu
1	3	4	3
2	5	6	5
3	10	11	10
4	20	21	20
5	30	31	30
6	50	51	50

Zdroj: Zákon č.586/1992 Sb., §31

Výpočet samotného zrychleného odpisu je uveden v následujícím vztahu.

$$\text{Odpis v prvním roce odpisování} = \frac{\text{vstupní cena} \cdot \text{koeficient pro první rok odpisování}}{100} \quad (2.3)$$

$$\text{Odpis v dalších letech odpisování} = \frac{2 \cdot \text{zůstatková cena}}{\text{koeficient pro další roky odpisování} - \text{již odepsaná doba}} \quad (2.4)$$

Automobily jsou pro účely odpisování zařazeny do druhé odpisové skupiny. Odpisování pro zvýšenou vstupní cenu může být použito za splnění podmínky dané zákonem č.586/1992 Sb., o daních z příjmu, ve znění pozdějších předpisů. V tomto případě musí být poplatník prvním majitelem vozidla a následně je mu umožněno zvýšit roční odpis o 20 % ze vstupní ceny stroje pro zemědělství a lesnictví, v případě, že se jedná o poplatníka s převážně zemědělskou nebo lesní výrobou, o 15 % vstupní ceny zařízení pro čištění a úpravu vod a o 10 % vstupní ceny hmotného majetku zatříděného v odpisových skupinách 1 až 3.

U obou způsobů odpisování je možné daný automobil odepsat za minimální dobu odpisování. Ta je pro automobily stanovena na pět let. Hlavním rozdílem mezi oběma druhy odpisování je skutečnost, že při použití rovnoměrného odpisování jsou odpisy s výjimkou prvního roku stále stejné, zatímco při použití metody zrychleného odpisování jsou odpisy v první polovině odpisování vyšší než v polovině druhé.

V případě, že dojde k vyřazení automobilu z evidence hmotného majetku, např. z důvodu prodeje či vyřazení vozidla z obchodního majetku na základě soukromého rozhodnutí podnikatele, pak lze uplatnit polovinu odpisu vypočteného dle zákona o daních z příjmu. Toto uplatnění polovičního odpisu je velice důležité zejména ve vazbě na uplatnění zůstatkové ceny jako daňového výdaje. Zatímco v případě prodeje vozidla je zůstatková cena

plně daňově uznatelná, a tudíž pro nás uplatnění polovičního odpisu není výhodné, v případě přetřazení vozidla z obchodního majetku pro soukromé účely je zůstatková cena daňově neuznatelná. V tomto případě je pro nás použití polovičního odpisu výhodné. Je-li fyzickou osobou vyřazován již odepsaný automobil, pak tato skutečnost nemá žádný dopad na daň z příjmů fyzických osob.

Druhou složkou, která může být součástí celkového daňově uznatelného výdaje na dopravu vedle odpisu je prokázaný výdaj na spotřebované pohonné hmoty. Výdaje na spotřebované pohonné hmoty jsou uznatelné v prokázané výši, v případě, že se jedná o vozidla v obchodním majetku poplatníka nebo vozidla pronajatá poplatníkem. Tímto výdajem jsou výdaje na pohonné hmoty v prokázané výši, a to na základě dokladu o nákupu pohonných hmot. Mimo tyto doklady musí být podnikatel schopen prokázat, že výdaje spojené s provozem vozidla, v tomto případě výdaj na spotřebované pohonné hmoty, použil v souvislosti s dosažením, zajištěním a udržením zdanitelných příjmů.

Výdaje na spotřebované pohonné hmoty se v prokázané výši uplatňují ve dvou případech. Prvním případem je ten, že se jedná o vlastní automobil poplatníka zahrnutý do obchodního majetku. V případě druhém jde o cizí automobil, který je pronajatý, a to včetně případného finančního leasingu.

Za prokázané výdaje na spotřebované pohonné hmoty jsou považovány ty výdaje, které byly vynaloženy na nákup pohonných hmot, které byly prokazatelně spotřebovány v souvislosti s použitím vozidla. Vykazovaná spotřeba pohonných hmot tedy musí odpovídat ujetému množství kilometrů. K tomuto účelu obvykle slouží kniha jízd, která je velice důležitá pro evidování jednotlivých jízd. Dle zákona o daních z příjmu by měl poplatník vést evidenci jízd tak, aby mohl vynaložené výdaje na pohonné hmoty prokázat.

Ačkoliv zákon o daních z příjmu neobsahuje žádná omezení z hlediska spotřeby, je vhodné, aby zaměstnavatel zaznamenával případné mimořádné okamžiky, které mají vliv na spotřebu automobilu, kupř. zatížení vozidla či jízda na sněhu. To je vhodné zejména z důvodu, aby podnik předešel případným problémům, které mohou nastat při prokazování skutečných výdajů. Orientačně je za prokazatelnou spotřebu považováno 120 % průměrné spotřeby dle technického průkazu. V případě, že poplatník vlastní vozidlo, které nemá údaje o spotřebě zaznamenány v technickém průkazu, pak je zcela na něm jaké zvolí důkazní prostředky. Takovýmto důkazním prostředkem může být záznam o vlastním měření spotřeby, stanovisko soudního znalce nebo údaj z odborné literatury.

3.1.2 Daňové uznatelné výdaje skládající se z odpisu a paušálního výdaje na dopravu

Obsahem této kapitoly je nahrazení prokazatelného výdaje na spotřebované pohonné hmoty za výdajový paušál na pohonné hmoty a parkovné. Za tento paušální výdaj je považován takový výdaj, který lze uplatnit v rámci základu daně z příjmů za předpokladu splnění podmínek stanovených zákonem a jehož výše je pevně stanovena částkou nezávislou na výši skutečně vzniklých výdajů.

Dle § 24 odst. 2 písmene zt zákona o daních z příjmu zahrnuje paušální výdaj na dopravu výdaje na pohonné hmoty a parkovné, což znamená, že u těchto výdajů není nutné při uplatnění paušálu prokazovat skutečnou výši spotřebovaných pohonných hmot.

Paušální výdaj představuje výdaj ve výši 5 000 Kč za každý kalendářní měsíc zdaňovacího období, ve kterém poplatník využíval vozidlo k podnikání. Tato částka zahrnuje výdaje na pohonné hmoty a krátkodobé parkovné, které souvisí s daným vozidlem.

Zákon o daních z příjmu umožňuje využít paušální výdaj zejména, pokud poplatník využíval v daném kalendářním měsíci příslušné vozidlo k dosažení, zajištění a udržení příjmů. Aby mohl poplatník uplatnit paušální výdaj na dopravu, pak musí splnit tři základní pravidla. V první řadě tento podnikatel neuplatňuje skutečné výdaje na pohonné hmoty a parkovné. Dále vozidlo nesmí být přenecháno v daném měsíci jiné osobě. Za přenechání se nepovažuje uskutečnění pracovní cesty motorovým vozidlem spolupracující osobou nebo zaměstnancem, který silniční motorové vozidlo nevyužívá i pro soukromé účely. A v neposlední řadě lze paušální výdaj na dopravu uplatnit nanejvýš na tři vozidla u jednoho podnikatele. V případě, že podnikatel využívá více než tři vozidla, pak u případného čtvrtého vozidla musí uplatnit výdaje na dopravu v prokázané výši.

V případě fyzických osob lze paušální výdaj použít při používání vozidla v souvislosti s dosahováním příjmů zahrnovaných do dílčích základů daně podle § 7 a § 9 zákona o daních z příjmu.

V měsíci, ve kterém byl automobil pořízen lze uplatnit poměrnou část paušálního výdaje na dopravu. Obecně lze konstatovat, že paušální výdaj na dopravu mohou použít ta silniční motorová vozidla, která se považují za vozidla kategorií L, M a N.

3.2 Automobil zařazený v obchodním majetku, který je zároveň využíván pro soukromé účely

V této podkapitole je popsána situace, kdy je automobil zařazen v obchodním majetku, ale zároveň je využíván i pro soukromé účely. V tomto případě lze použít jako daňově uznatelný výdaj ten výdaj, který se skládá z kráceného odpisu a kráceného výdajového paušálu.

3.2.1 Daňově uznatelné výdaje skládající se z kráceného odpisu a kráceného výdajového paušálu

Nastane-li situace, kdy je automobil používán nejen k podnikání, ale i k soukromým účelům, pak zákon o daních z příjmu předepisuje krácení odpisu. V praxi to znamená, že se odpis uplatní v poměrné výši. Nejčastěji se poměrná výše odpisu stanovuje podle počtu kilometrů ujetých pro podnikání a počtu celkově ujetých kilometrů za dané zdaňovací období. Krácení se vždy týká jednoho kalendářního roku. Z toho důvodu je například v případě pořízení vozidla na konci roku vhodné použít toto vozidlo jen pro podnikání.

Při krácení odpisu je možno použít i jiného parametru než ujetých kilometrů. Pak ale může nastat situace, kdy se správci daně posuzující danou situaci, nebude zdát zvolené kritérium jako vhodné, a v tomto případě se podnikatel může dostat do značných potíží.

V případě ročních odpisů je nutno krátit celkovou výši odpisů i v případě, že poplatník použije dané vozidlo i k soukromým účelům jen ve vybraných měsících.

V případě, že poplatník využívá automobil na dosažení, zajištění a udržení příjmů jen zčásti, pak je možné použít výdajový paušál krácený, a to ve výši 80 %. Jako výdajový paušál tedy použijeme částku 4 000 Kč za každý kalendářní měsíc, která odpovídá 80 % z plné částky výdajového paušálu ve výši 5 000 Kč. Pokud poplatník uplatní krácený výdajový paušál na dopravu, pak krátí i veškeré ostatní vynaložené výdaje s výjimkou daně silniční. V případě, že poplatník při odpisování silničního vozidla, u kterého je povinen uplatnit krácený výdajový paušál na dopravu, se za poměrnou část krácených odpisů považuje 80 % původní výše odpisu.

V těchto případech pak nelze jako daňový výdaj uplatnit rovněž 20 % ostatních výdajů, kterými jsou například výdaje na opravy nebo pojistné. Lze tedy uplatnit jako paušální výdaj 4 000 Kč za každý kalendářní měsíc a 80 % ostatních výdajů včetně daňových odpisů.

3.3 Automobil nezařazený v obchodním majetku

V případě, že automobil není zařazen do obchodního majetku, můžeme využít hned několika možností. V této části budou uvedeny tři varianty. Základem každé z nich je uplatnění základní náhrady. Ta bude doplněna výdaji na spotřebu pohonných hmot dle vyhlášky Ministerstva práce a sociálních věcí, výdajovým paušálem na dopravu v plné výši nebo kráceným výdajovým paušálem na dopravu.

3.3.1 Daňově uznatelné výdaje skládající se ze základní náhrady a náhrady za spotřebované pohonné hmoty dle Ministerstva práce a sociálních věcí

Základní náhradu stanovenou zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce lze jako daňový výdaj uplatnit za každý kilometr jízdy. Tato základní náhrada nemůže být uplatněna podnikatelem, u kterého byl automobil předmětem finančního pronájmu s následnou koupí najaté věci, a který uplatňoval do daňových výdajů nájemné, příp. jeho poměrnou část. Zároveň připadá základní náhrada do úvahy pouze v tom případě, že se bude jednat o vozidlo vlastní. V době uplatnění základní náhrady tedy nesmí být toho vozidlo pronajaté formou finančního leasingu. Taktéž nesmí jít o vozidlo, které bylo dříve zařazeno v obchodním majetku poplatníka. Pro rok 2013 je v případě osobních silničních motorových vozidel stanovena základní náhrada ve výši 3,60 Kč za kilometr. V případě jednostopých vozidel a tříkolek je základní náhrada stanovena ve výši 1,00 Kč za kilometr.

Výhodou uplatnění základní náhrady je, že si podnikatel může uplatnit daňové výdaje a jejich výše není závislá na využívání vozidla pro soukromé účely. Nevýhodou této varianty je nemožnost uplatnění výdajů na opravy, pojistné a navíc u plátce nemožnost odpočtu daně z přidané hodnoty na vstupu z oprav a údržby.

Náhrada za spotřebované pohonné hmoty je druhou složkou tohoto daňově uznatelného výdajového paušálu. Tato náhrada se používá zejména pro pracovněprávní účely. Je-li vyplácena zaměstnancům, pak je daňovým nákladem zaměstnavatele a nezdanitelným příjmem zaměstnance. Náhrada za spotřebované pohonné hmoty je daňovým výdajem u vlastního vozidla nezařazeného do obchodního majetku, což platí u fyzických osob, a u vozidla vypůjčeného na základě smlouvy o výpůjčce, tedy bezúplatně.

Náhrada za spotřebované pohonné hmoty je stanovena jako násobek množství spotřebované pohonné hmoty a ceny pohonné hmoty stanovené vyhláškou Ministerstva práce a sociálních věcí. Výše průměrných cen za litr pohonné hmoty pro rok 2013 jsou uvedeny v Tab. 3.3.

Tab. 3.3 Ceny pohonných hmot stanovené vyhláškou MPSV

Automobilový benzin 95 oktanů	36,10 Kč
Automobilový benzin 98 oktanů	38,60 Kč
Motorová nafta	36,50 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Ministerstvo práce a sociálních věcí vyhlašuje ceny za pohonné hmoty každý rok. Srovnání mezi jednotlivými lety lze názorně vidět v Tab. 3.4. Důvod nepřítomnosti automobilového benzínu 91 oktanů je ten, že jeho cena z vyhlášky zmizela. V rámci hodnocení jednotlivých variant bude použita sazba roku 2013.

Tab. 3.4 Srovnání cen pohonných hmot stanovených vyhláškou MPSV

	Automobilový benzín 91 oktanů (Speciál)	Automobilový benzín 91 oktanů (Normál)	Automobilový benzín 95 oktanů (Super)	Automobilový benzín 98 oktanů (Super plus)	Motorová nafta
2010	28,50 Kč	28,50 Kč	28,70 Kč	30,70 Kč	27,20 Kč
2011	31,40 Kč	31,40 Kč	31,60 Kč	33,40 Kč	30,80 Kč
2012	-	-	34,90 Kč	36,90 Kč	34,70 Kč
2013	-	-	36,10 Kč	38,60 Kč	36,50 Kč
2014	-	-	35,70 Kč	37,90 Kč	36,00 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

3.3.2 Daňově uznatelné výdaje skládající se ze základní náhrady a plného výdajového paušálu

Základní náhradu jsme si již specifikovali v předcházející podkapitole. V této variantě tedy obměníme náhradu za spotřebované pohonné hmoty za použití plného výdajového paušálu. U vozidla, které není zahrnuté do obchodního majetku, a je u něj uplatněn paušální výdaj na dopravu, nelze uplatnit výdaje na spotřebované pohonné hmoty a parkovné, a zároveň u takového vozidla nelze uplatnit náhradu výdajů za spotřebované pohonné hmoty. V případě využití výdajového paušálu u vozidla nezařazeného do obchodního majetku, zároveň není možné do výdajů zahrnout skutečně vynaložené náklady na opravy a odpisy.

Toto tvrzení jen potvrzuje to, že u vozidel nezahrnutých do obchodního majetku nelze vyloučit uplatnění výdaje na vyšší sazby základní náhrady.

3.3.3 Daňově uznatelné výdaje skládající se ze základní náhrady a kráceného výdajového paušálu

Poslední námi zmíněnou variantou jsou daňově uznatelné výdaje, jejichž součástí je základní náhrada a krácený výdajový paušál. Použití obou druhů výdajů již bylo uvedeno v předchozích kapitolách.

3.4 Automobil najatý

V případě, že se jedná o vozidlo, které má podnikatel najaté, pak je daňově uznatelným výdajem výdaj na pohonné hmoty spotřebované daným silničním vozidlem, které je v nájmu. Za vozidlo v nájmu je považován ten automobil, který je najatý v půjčovně vozidel nebo který je najatý formou operativního nebo finančního leasingu. Pokud tedy podnikatel uskuteční pracovní cestu najatým automobilem, pak jsou daňovým výdajem výdaje na pohonné hmoty, které spotřebovala najaté vozidlo, a to v prokázané výši. Vzhledem ke skutečnosti, že poplatník, který je fyzickou osobou, není vlastníkem daného najatého vozidla, nemůže automobil vložit do svého obchodního majetku.

Jedná-li se o vozidlo v nájmu, tedy vozidlo užívané na základě smlouvy o pronájmu, kdy se po skončení nájemní smlouvy najatý majetek vrací pronajímateli, což je operativní leasing, i na základě finančního leasingu, tedy smlouvy o finančním pronájmu s následnou koupí najatého majetku, pak přichází v úvahu i paušální výdaje na dopravu. Avšak jedná-li se o používání vozidla na základě smlouvy o výpůjčce, pak použití paušálního výdaje nepřipadá v úvahu.

V případě vozidla, které je pořízováno formou finančního leasingu, nelze v době nájmu uplatnit do daňově uznatelných výdajů základní náhradu, a to z toho důvodu, že není splněna podmínka vlastnictví.

3.4.1 Uplatnění nájemného u finančního leasingu

V případě, že je předmětem nájmu automobil, jehož ocenění je vyšší než 40 000 Kč, pak je zákonem o daních z příjmu uznáváno nájemné u finančního nájmu s následnou koupí najaté věci jako daňově uznatelný výdaj. Musí však být splněny následující podmínky. Automobil nesmí být hmotným majetkem vyloučeným z odpisování. Nájemné musí být časově rozlišené, kde samotné časové rozlišení se provádí na dobu nájmu, nikoli na dobu splácení. Doba nájmu musí být minimálně pět let. Převod vlastnického práva následuje bezprostředně po ukončení nájmu, a to i za cenu, která nepřevyšuje daňovou zůstatkovou cenu, kterou by k datu prodeje věc měla při uplatnění rovnoměrných odpisů po celou dobu

nájmu, s výjimkou nulové zůstatkové ceny. Podnikatel, který je fyzickou osobou, musí pronajaté vozidlo zahrnout do svého obchodního majetku po skončení nájemního vztahu.

Pokud je automobil na finanční leasing využíván i pro soukromou spotřebu, pak není nijak zákonem o daních z příjmu stanoveno, že se nájemné u finančního nájmu musí krátit. V praxi se ale tento postup běžně užívá.

3.4.2 Uplatnění nájemného u operativního pronájmu

Je-li vozidlo pronajaté bez pozdějšího úmyslu získat ho do vlastnictví, pak se placené nájemné časově rozlišuje jen u poplatníků, kteří vedou účetnictví. Daňově uznatelným výdajem bez časového rozlišování je nájemné tehdy, jedná-li se o nájemce, který je fyzickou osobou a uplatňuje své výdaje na základě daňové evidence.

3.5 Uplatnění daně z přidané hodnoty

Nárok na odečet daně z přidané hodnoty v souvislosti s používáním automobilu nastává pouze v případě, jedná-li se o podnikatele či firmu, která je plátcem daně z přidané hodnoty a svůj automobil využívá pro dosažení, zajištění a udržení příjmů, tedy pro podnikatelskou činnost. Zároveň nesmí jít vozidlo, u kterého by plátcem neměl při jeho pořízení nárok na odpočet daně z přidané hodnoty a vozidlo musí být prokazatelně zakoupeno nejdříve dnem účinnosti novely zákona o dani z přidané hodnoty č. 87/2009 Sb.

Následující odstavec se bude věnovat osobním automobilům pořízených po 1. 4. 2011, které byly pořízeny přímo do vlastnictví. Nejedná se tedy o vozidla, která byla pořízena na leasing. Automobil musí být využíván pro podnikatelskou činnost stoprocentně. V případě, že podnikatel využívá automobil i pro jiné účely, pak se užívá tzv. poměrného koeficientu.

Poměrný koeficient vyjadřuje, jaké je použití osobního automobilu pro podnikání. Jeho výpočet může být stanoven na základě podílu počtu kilometrů najetých pro podnikání a počtu celkem najetých kilometrů.

V případě, že byl automobil pořízen a daň z přidané hodnoty byla uplatněna následně z pořizovací ceny, pak se koeficient stanovuje za pomoci kvantifikovaného odhadu. Samotná povinnost sledovat poměr využití vozidla je celkem pět let. Tato doba začíná běžet rokem, ve kterém byl automobil pořízen.

3.6 Uplatnění daně silniční

V souvislosti s používáním automobilu se podnikatel, který je provozovatelem vozidla registrovaného v České republice v registru vozidel a který je zapsán v technickém průkazu,

stává poplatníkem daně silniční. Předmětem daně silniční jsou, dle zákona o dani silniční, silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která jsou registrována a provozována v České republice, jsou-li tato vozidla používána k podnikání nebo k jiné samostatně výdělečné činnosti. Poplatníkem může být mimo jiné zaměstnavatel, který vyplácí svému zaměstnanci cestovní náhrady za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, a to v případě, že provozovateli vozidla tato daňová povinnost nevznikla.

V případě osobních automobilů je základem daně zdvihový objem motoru v cm^3 . Jediný druh osobního automobilu, u kterého toto tvrzení neplatí, je osobní automobil na elektrický pohon. Sazby daně pro osobní automobil jsou uvedeny v Tab. 3.5.

Tab. 3.5 Roční sazby daně ze základu daně pro osobní automobily

Zdvihový objem motoru		Roční sazba daně
	do 800 cm^3	1 200 Kč
nad 800 cm^3	do 1 250 cm^3	1 800 Kč
nad 1 250 cm^3	do 1 500 cm^3	2 400 Kč
nad 1 500 cm^3	do 2 000 cm^3	3 000 Kč
nad 2 000 cm^3	do 3 000 cm^3	3 600 Kč
nad 3 000 cm^3		4 200 Kč

Zdroj: Zákon č.16/1993 Sb., §6

Daň silniční se platí zálohově, a to zálohami na daň, které jsou splatné do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. Zálohy se vypočtou ve výši jedné dvanáctiny příslušné roční sazby daně, a to za každý kalendářní měsíc, kdy u vozidla trvala, vznikla nebo zanikla daňová povinnost. Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. Daňové přiznání podává poplatník, jemuž vznikla daňová povinnost, nejpozději do 31. ledna kalendářního roku, který následuje po uplynutí zdaňovacích období.

4 Analýza a zhodnocení vlivu využívání automobilu na daňovou povinnost subjektu ve vybraných případech

Obsahem této kapitoly bude rozvedení problematiky zhodnocení vlivu využívání automobilu z hlediska výše daňově uznatelných výdajů. Tato problematika bude popsána na jednotlivých případech, které jsou vztaženy k vybranému časovému období. Veškeré použité sazby jsou uvedeny z roku 2013. Jedná se o cenu pohonných hmot, výši výdajového paušálu a základní náhradu.

Jednotlivé varianty jsou blíže specifikovány v dílčích kapitolách.

4.1 Charakteristika jednotlivých případů

Každá varianta je uvedena vždy v několika verzích. S ohledem na zachycení vlivu použité metody odpisování vyjadřující daňově uznatelné náklady související s používáním motorového vozidla, ale i vzhledem k tomu, že vstupní cena vozu výrazně ovlivňuje konečnou výši nákladů souvisejících s provozem samotného vozidla, byly zvoleny následující varianty.

Jako základní přístup budou uvedeny vždy dvě varianty. První z nich, bude představovat situaci, kdy se pořizovací cena automobilu bude pohybovat v nižší cenové kategorii. V našem případě byla použita cena automobilu ve výši 250 000 Kč. Tento automobil budeme nazývat jako Automobil A. Druhá varianta zohledňuje situaci, kdy se automobil pohybuje ve vyšší cenové kategorii, což pro nás znamená použití ceny 850 000 Kč. Tato varianta bude označena jako Automobil B. Faktory ovlivňující výběr těchto cenových kategorií jsou popsány dále.

V práci jsou zpracovány vybrané daňově uznatelné výdaje, které jsou ovlivněny jak vstupní cenou, tak intenzitou provozu vozidla. Právě z důvodu, že vstupní cena automobilu může výrazně ovlivnit výši některých vybraných daňově uznatelných výdajů, byly vybrány dvě cenové kategorie vozidel.

Za typický vůz v nižší cenové kategorii se dá považovat Škoda Fabia. Právě ta patří dlouhodobě mezi nejprodávanější malá a střední auta u nás. Cenová kategorie pohybující se na úrovni 250 000 Kč odpovídá právě Škodě Fabii. V roce 2013 se tento vůz zařadil hned na druhé místo za Škodu Octavii, podobně tomu bylo i v předchozích letech. Existuje ale mnoho provozovatelů automobilů, kterým automobil typu Škoda Fabia nestačí. Právě proto je uvedena i varianta dražšího automobilu, kterému odpovídají jak dražší modely Škody, ale i ostatní osobní automobily, kupříkladu větší automobily s velkým nákladovým prostorem či

automobily s náhonem na všechny čtyři kola, který může být pro některé podnikatele a firmy klíčový.

Veškeré výpočty byly prováděny se spotřebou od 5 l na 100 km po 10 l na 100 km, přičemž samotné spotřeby jsou zohledněny prostřednictvím postupného zvyšování spotřeby o 0,5 l na 100 km. Spotřeby byly stanoveny zejména dle spotřeb Škody Fabie s ohledem na spotřeby podobných vozidel a faktory ovlivňující spotřebu. Samotnou spotřebu pak při provozu vozidla může ovlivnit rychlost, způsob řazení, hmotnost a aerodynamika vozidla, typ pneumatik, používaného oleje a paliva atd.

Různé varianty spotřeby jsou uvedeny z toho důvodu, aby byla zachycena kromě intenzity vlivu výše vstupní ceny vozidla i intenzita spotřeby pohonných hmot ve výši daňově uznatelných výdajů v souvislosti s provozem vozidla.

Při výpočtech byla použita cena benzínu Natural 95 vypočtená jako průměr cen benzínu v jednotlivých měsících vždy k 30. nebo 31. dni v měsíci. Takto vypočtená a použitá cena činí 36,17 Kč/l. Tato cena byla použita ve variantách, kde je využíváno skutečné spotřeby.

Benzín typu Natural 95 byl použit z důvodu, že se jedná o nejprodávanější benzín u nás. Právě tento druh benzínu je taktéž používán pro statistiky průměrných cen benzínu Českým statistickým úřadem.

Každá verze je zvlášť rozpracovaná s ohledem na odlišný počet najetých kilometrů, tedy na 1 000 km, 5 000 km, 50 000 km a 100 000 km, a to tak aby brala v úvahu situace, kdy je automobil využíván relativně málo a naopak.

Jednotlivé varianty budou mít následující základní členění:

- a) automobil zařazený v obchodním majetku,
- b) automobil zařazený v obchodním majetku a využíváný i pro soukromé účely,
- c) automobil nezařazený v obchodním majetku.

4.2 Rovnoměrné a zrychlené odpisy

V této podkapitole bude blíže rozvedena problematika odpisů. V našem případě jsou použity odpisy daňové, a to jak rovnoměrné, tak zrychlené.

Varianty pro rovnoměrné i zrychlené odpisy byly použity kvůli lepšímu obrazu o dané problematice. Varianta rovnoměrného odpisování je vhodná v případě že, chceme uplatnit v každém roce stejnou částku daňově uznatelných výdajů. Budeme-li chtít postupně odepisovat menší částky, pak použijeme zrychlené odpisování uvedené.

V našem případě byly v jednotlivých variantách použity obě metody odpisování. Jsou uvedeny případy, jak pro první rok odpisování, tak pro další roky odpisování, a to z toho důvodu, že výše odpisů výrazně ovlivňuje celkový daňově uznatelný výdaj.

4.3 Daňově uznatelné výdaje související s provozem vozidla dle vybraných případů

V této podkapitole budou podrobněji popsány jednotlivé verze využívání automobilu z hlediska daňově uznatelných výdajů.

4.3.1 Automobil zařazený v obchodním majetku

Automobil je zařazen v obchodním majetku. Veškeré verze budou uvedeny pro obě cenové kategorie vozidel. Obsahem této kapitoly jsou varianty, kde je celkovým daňově uznatelným výdajem odpis a skutečná spotřeba nebo odpis a výdajový paušál na dopravu. Varianty jsou uvedeny pro oba druhy odpisování.

Rovnoměrný odpis a skutečná spotřeba pohonných hmot

Následující varianta je uvedena pro celkový daňově uznatelný výdaj skládající se z rovnoměrného odpisu a skutečné spotřeby pohonných hmot dle dokladů. V případě automobilu A je výše rovnoměrného odpisu pro levný automobil pro druhý, třetí, čtvrtý a pátý rok odpisování bude 55 625 Kč. K této částce bude připočtena výše skutečné spotřeby s ohledem na předpokládaný počet najetých kilometrů.

V případě, že automobil najede pouze 1 000 km, bude celkový daňově uznatelný výdaj při spotřebě 5 l na 100 km 57 434 Kč. Při spotřebě 7,5 l na 100 km se částka zvýší jen nepatrně, a to na 58 338 Kč, v případě spotřeby 10 l na 100 km bude celkový daňově uznatelný výdaj 59 242 Kč. Z předešlých údajů je tedy patrné, že největší část celkového daňově uznatelného výdaje tvoří výše odpisu.

Pokud však automobil najede 5 000 km, výše skutečné spotřeby se stane mnohem důležitější položkou celkového daňově uznatelného výdaje než v předcházejícím případě. Celkový daňově uznatelný výdaj při spotřebě 5 l na 100 km bude činit 64 668 Kč. Bude-li spotřeba 7,5 l na 100 km, pak bude výše celkového daňově uznatelného výdaje rovna hodnotě 69 189 Kč, zatímco v případě spotřeby 10 l na 100 km bude celkový náklad 73 710 Kč.

V následujících dvou případech však větší podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji bude přiřazen právě spotřebě. Pokud automobil najede 50 000 km, pak celkový daňově uznatelný výdaj při spotřebě 5 l na 100 km bude činit 146 050 Kč. Hodnota 191 263 Kč pak

bude náležet spotřebě 7,5 l na 100 km. Při spotřebě 10 l na 100 km bude výše celkového daňově uznatelného výdaje 236 475 Kč. Poslední varianta jen potvrdí to, že při zvyšujícím se počtu najetých kilometrů, se také zvyšuje podíl spotřeby paliva na celkovém daňově uznatelném výdaji.

Pokud automobil najede 100 000 km, pak bude výše celkového daňově uznatelného výdaje při spotřebě 5 l na 100 km 236 475 Kč. V případě spotřeby 7,5 l na 100 km bude výše celkového daňově uznatelného výdaje rovna 326 900 Kč, v případě spotřeby 10 l na 100 km bude celkový náklad 417 325 Kč.

Ve třetím, čtvrtém a pátém roce odpisování je výpočet naprosto totožný s druhým rokem odpisování. V případě prvního roku odpisování je výše odpisu 27 500 Kč. V případě počtu najetých kilometrů ve výši 1 000 km, budou hodnoty následující: 29 309 Kč, 30 213 Kč a 31 117 Kč. Jedná se o hodnoty uvedené pro spotřeby 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km. I v tomto případě má výše odpisu zásadní vliv na výši celkového daňově uznatelného výdaje, nýbrž je její hlavní součástí.

Najede-li automobil 5 000 km, pak se výše celkového daňově uznatelného výdaje dle spotřeby 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km, bude vyvíjet následovně: 36 543 Kč, 41 064 Kč a 45 585 Kč. I zde je patrné, že výše odpisu má větší vliv na celkový daňově uznatelný výdaj než spotřeba automobilu a počet najetých kilometrů.

Hodnoty 117 925 Kč, 163 138 Kč a 208 350 Kč při spotřebách 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km odpovídají 50 000 najetých kilometrů. V tomto případě se výrazně mění celá situace, a podíl spotřeby a počtu najetých kilometrů má na celkový daňově uznatelný výdaj větší vliv.

Ještě výraznější bude význam spotřeby a počtu najetých kilometrů při variantě, kdy automobil najede 100 000 km. Pak budou hodnoty při spotřebách 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km následující: 208 350 Kč, 298 775 Kč a 389 200 Kč. Podíl odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji je tedy mizivý.

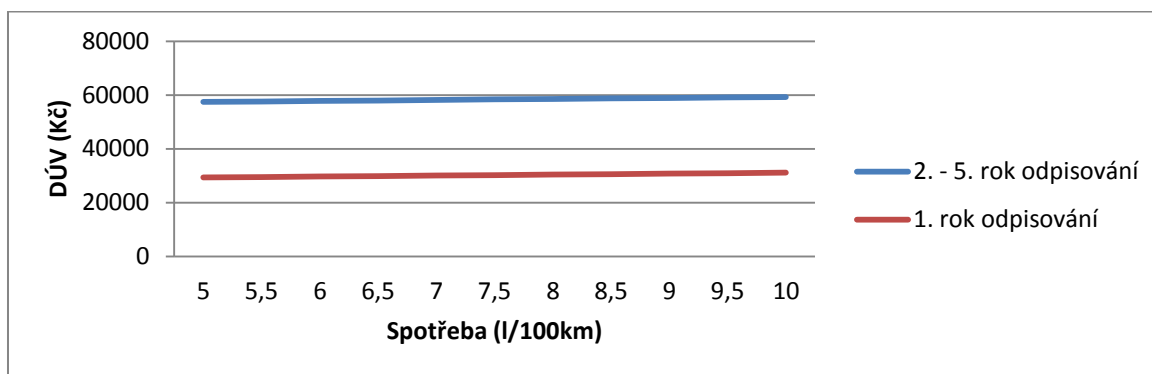
Navíc v porovnání s ostatními roky odpisování jsou rozdíly mnohem výraznější, a to z důvodu, že výše odpisu ve druhém, třetím, čtvrtém a pátém roce odpisování je větší, než výše odpisu v roce prvním. Výše jednotlivých daňově uznatelných výdajů jsou názorně zachyceny v následující Tab. 4.1 a grafu 4.1, kde graf je uveden pro 1 000 najetých kilometrů. Grafy pro ostatní najeté kilometry jsou uvedeny v příloze.

Tab. 4.1 Celkový DÚV dle rovnoměrných odpisů a skutečné spotřeby automobilu A pro druhý až pátý rok odpisování

Počet najetých kilometrů	Spotřeba automobilu		
	5 l na 100 km	7,5 l na 100 km	10 l na 100 km
1 000 km	57 434 Kč	58 338 Kč	59 242 Kč
5 000 km	64 668 Kč	69 189 Kč	73 710 Kč
50 000 km	146 050 Kč	191 263 Kč	236 475 Kč
100 000 km	236 475 Kč	326 900 Kč	417 325 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

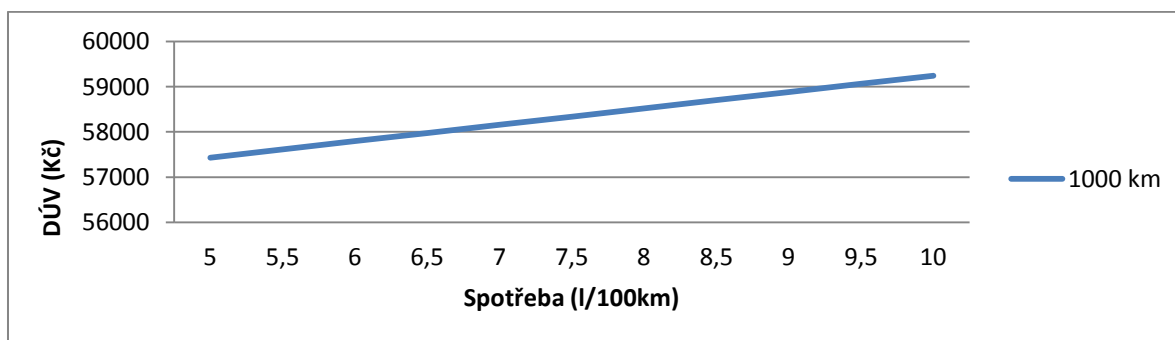
Graf 4.1 Celkový DÚV dle rovnoměrných odpisů a skutečné spotřeby automobilu A pro 1 000 najetých km



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu je patrné, že rozdíl ve výši celkového daňově uznatelného výdaje mezi prvním rokem odpisování a ostatními lety odpisování je výrazný, kde pro druhý až pátý rok odpisování je výše celkového daňově uznatelného výdaje vyšší v průměru o 30 000 Kč. Význam odpisu je zde zcela zásadní a odpis tvoří většinu daňově uznatelného výdaje. Čím více však automobil najede kilometrů, tím větší je význam skutečné spotřeby a tím se také snižuje podíl odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji. Měnící se vliv spotřeby na daňově uznatelném výdaji lze vidět na grafu 4.2, uvedeném pro 1 000 km. Grafy pro ostatní kilometry jsou uvedeny v příloze č. 2.

Graf 4.2 DÚV dle rovnoměrného odpisu a skutečné spotřeby dle dokladů ve variantě automobilu A pro druhý rok odpisování při 1 000 najetých kilometrech



Zdroj: Vlastní zpracování

V této části se zaměříme na výši daňově uznatelného výdaje skládající se z rovnoměrných odpisů a skutečné spotřeby dle dokladů, které odpovídají automobilu B. Výše rovnoměrného odpisu pro druhý, třetí, čtvrtý a pátý rok odpisování pro automobil se vstupní cenou 850 000 Kč činí 189 125 Kč.

Údaje se budou odvíjet velice podobně jako ve variantě pro automobil A. Čím méně kilometrů tedy automobil najede, tím větší podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji budou mít odpisy.

Pokud automobil najede pouze 1 000 km, pak bude výše celkového daňově uznatelného výdaje při spotřebě 5 l na 100 km 190 934 Kč. Bude-li spotřeba paliva 7,5 l na 100 km, pak bude výše celkového nákladu 191 838 Kč. Celkový daňově uznatelný výdaj 192 742 Kč bude odpovídat spotřebě 10 l na 100 km. Při výši odpisu 189 125 Kč je tedy zřejmé, že najede-li automobil pouze 1 000 km, pak bude výše odpisu největší položkou celkového daňově uznatelného výdaje.

Při počtu najetých kilometrů v hodnotě 5 000 km a spotřebě 5 l na 100 km bude hodnota celkového daňově uznatelného výdaje 198 168 Kč. Pokud má automobil spotřebu 7,5 l na 100 km bude celkový daňově uznatelný výdaj činit 202 689 Kč, při spotřebě 10 l na 100 km bude částka celkového daňově uznatelného výdaje odpovídat hodnotě 207 210 Kč. Z těchto hodnot vidíme, že podíl spotřeby na celkovém daňově uznatelném výdaje se zvyšuje, avšak podíl odpisů na celkovém daňově uznatelném výdaji je stále mnohem větší.

Výrazněji se situace změní, přejdeme-li k 50 000 najetých km. Při spotřebě automobilu 5 l na 100 km bude celkový daňově uznatelný výdaj 279 550 Kč. Spotřebuje-li automobil na 100 km 7,5 l, pak bude výše celkového daňově uznatelného výdaje 324 763 Kč. Výše celkového daňově uznatelného výdaje 369 975 Kč odpovídá spotřebě 10 l na 100 km. V tomto případě vidíme, že spotřeba pohonných hmot má výraznější podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji než v předchozích případech.

V případě najetých 100 000 km a spotřebě 5 l na 100 km bude výše celkového daňově uznatelného výdaje 369 975 Kč. Bude-li spotřeba 7,5 l na 100 km, výše celkového daňově uznatelného výdaje bude rovna částce 460 400 Kč. Celkový daňově uznatelný výdaj ve výši 550 825 Kč odpovídá spotřebě 10 l na 100 km. Jak vidíme na jednotlivých částkách, tak v tomto případě se spotřeba dostává do výraznějšího postavení a její podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji je vyšší než v případě odpisů.

Pokud vezmeme v úvahu první rok odpisování, pak bude výše odpisu 93 500 Kč. V případě, že automobil najede 1 000 km a spotřeby budou rovny 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km, pak budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje následující:

95 309 Kč, 96 212,75 Kč a 97 117 Kč. Výše odpisu je tedy podstatnou částí celkového daňově uznatelného výdaje.

Při 5 000 najetých kilometrech a spotřebách 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km jsou odpovídající hodnoty 102 543 Kč, 107 064 Kč a 111 585 Kč. V tomto případě je stejně jako v tom předešlém patrné, že výše odpisu má zásadní vliv na výši celkového daňově uznatelného výdaje.

Máme-li automobil, který najede 50 000 km, pak jsou hodnoty při spotřebách 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km následující: 183 925 Kč, 229 138 Kč a 274 350 Kč. Zde vidíme, že podíl odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji se zmenšuje, avšak stále je důležitou součástí jeho hodnoty.

Nejvýraznější rozdíl mezi jednotlivými složkami celkového daňově uznatelného výdaje je při 100 000 najetých kilometrech. Zde spotřebám 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km odpovídají hodnoty 274 350 Kč, 364 775 Kč a 455 200 Kč. Podíl rovnoměrného odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji je zde výrazně nižší než v předešlých případech.

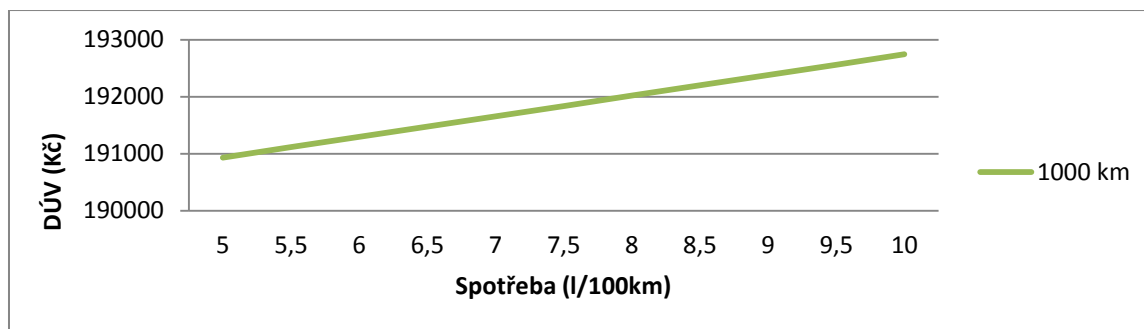
Celkové výše daňově uznatelných výdajů jsou uvedeny v tabulce 4.2 a grafech 4.3 a 4.4, kde grafy je uvedeny pro 1 000 najetých kilometrů. Grafy pro ostatní kilometry jsou uvedeny v příloze č. 2.

Tab. 4.2 Celkový DÚV dle rovnoměrných odpisů a skutečné spotřeby automobilu B pro druhý až pátý rok odpisování

Počet najetých kilometrů	Spotřeba automobilu		
	5 l na 100 km	7,5 l na 100 km	10 l na 100 km
1000 km	190 934 Kč	191 838 Kč	192 742 Kč
5000 km	198 168 Kč	202 689 Kč	207 210 Kč
50 000 km	279 550 Kč	324 763 Kč	369 975 Kč
100 000 km	369 975 Kč	460 400 Kč	550 825 Kč

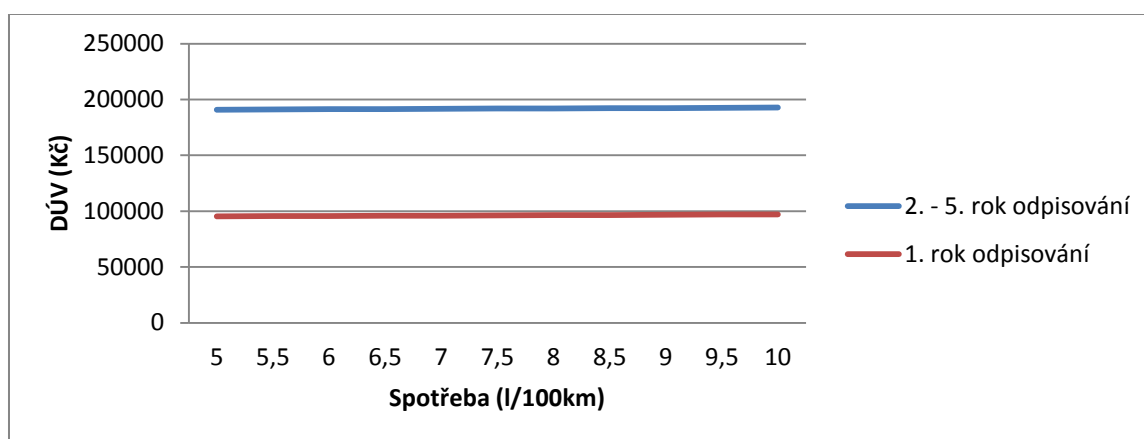
Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.3 DÚV dle z rovnoměrného odpisu a skutečné spotřeby dle dokladů ve variantě automobilu B pro druhý až pátý rok odpisování při 1 000 najetých kilometrech



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.4 Celkový DÚV dle rovnoměrných odpisů a skutečné spotřeby automobilu B pro 1 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Na grafu 4.4 vidíme, že rozdíl mezi prvním a ostatními lety odpisování je výrazný. Tento rozdíl je průměrně ve výši 100 000 Kč, což je mnohem výraznější rozdíl než v případě automobilu A, což dokazuje důležitost vstupní ceny automobilu. Avšak s rostoucím počtem kilometrů se význam odpisu snižuje, stejně tak jako jeho podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji.

Zrychlený odpis a skutečná spotřeba pohonných hmot

V této části se zaměříme na celkový daňově uznatelný výdaj, který se skládá ze zrychleného odpisu a skutečné spotřeby pohonných hmot. Opět budou rozvedeny varianty pro oba typy automobilů.

Máme-li automobil A, který najede 1 000 km a spotřeby automobilu budou 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km, budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje v prvním roce odpisování následující: 51 809 Kč, 52 713 Kč a 53 617 Kč. Pro druhý rok odpisování budou výsledné hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje ve výši 81 809 Kč,

82 713 Kč a 83 617 Kč. Zde vidíme, že se hodnoty zvýšily, avšak ve třetím roce odpisování nastane pokles na hodnoty 61 809 Kč, 62 713 Kč a 63 617 Kč. Následující pokles bude pokračovat i v dalších letech. Čtvrtému roku odpisování odpovídají hodnoty 41 809 Kč, 42 713 Kč a 43 617 Kč, zatímco v pátém roce jsou jejich hodnoty ve výši 21 809 Kč, 22 713 Kč a 23 617 Kč zdaleka nejnižší.

Najede-li automobil 5 000 km a spotřeby automobilu budou totožné jako v předchozích případech, pak budou hodnoty v prvním roce odpisování odpovídat částkám 59 043 Kč, 63 564 Kč a 68 086 Kč. V druhém roce odpisování budou jejich hodnoty o poznání vyšší, a to 89 043 Kč, 93 564 Kč a 98 086 Kč. Hodnoty 69 043 Kč, 73 564 Kč a 78 086 Kč odpovídají třetímu roku odpisování. Ve čtvrtém roce odpisování budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje rovny částkám 49 043 Kč, 53 564 Kč a 58 086 Kč. A v pátém roce odpisování budou jejich výše 29 043 Kč, 33 564 Kč a 38 086 Kč.

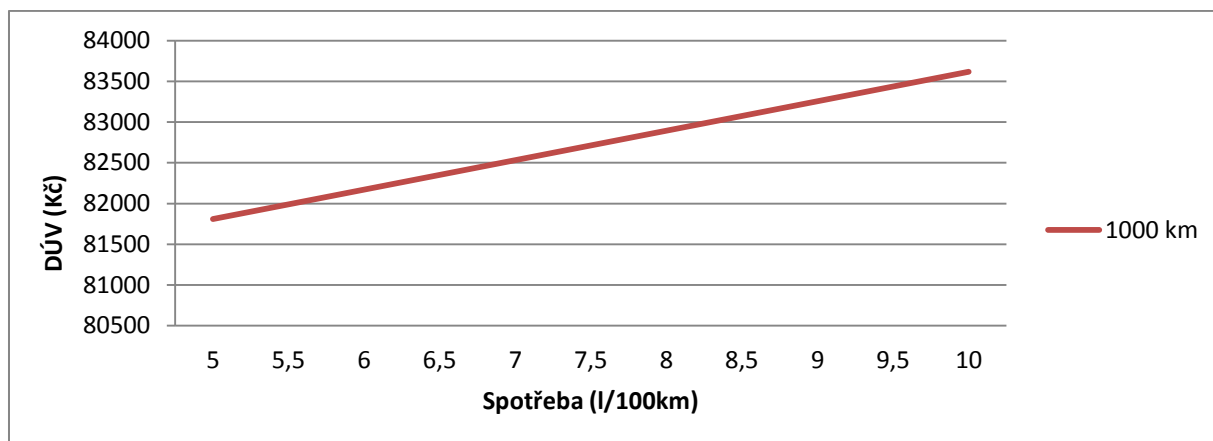
V případě, že automobil najede 50 000 km, budou při stejných spotřebách hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje v prvním roce odpisování rovny částkám 140 425 Kč, 185 638 Kč a 230 850 Kč. V druhém roce odpisování budou hodnoty následující: 170 425 Kč, 215 638 Kč, a 260 850 Kč. Třetímu roku odpisování odpovídají hodnoty v částkách 150 425 Kč, 195 638 Kč a 240 850 Kč. Ve čtvrtém roce budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje rovny částkám 130 425 Kč, 175 638 Kč a 220 850 Kč. Nejnižší hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje budou v roce pátém, a to ve výši 110 425 Kč, 155 638 Kč a 200 850 Kč.

Poslední možností je, pokud automobil najede 100 000 km. V tomto případě bude hodnota celkového daňově uznatelného výdaje v prvním roce odpisování při daných spotřebách rovna 230 850 Kč, 321 275 Kč a 411 700 Kč. Druhému roku odpisování pak budou odpovídat hodnoty 260 850 Kč, 351 275 Kč a 441 700 Kč, zatímco v roce třetím opět nastane pokles na hodnoty 240 850 Kč, 331 275 Kč a 421 700 Kč. Čtvrtému roku odpisování budou odpovídat následující hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje, a to 220 850 Kč, 311 275 Kč a 401 700 Kč. V pátém roce bude celkový daňově uznatelný výdaj nejnižší, a to na hodnotách 200 850 Kč, 291 275 Kč a 381 700 Kč.

Důvodem, proč je v každém roce odpisování výše celkového daňově uznatelného výdaje rozdílná je to, že se každý rok mění výše odpisu. To zapříčiňuje použití zrychleného odpisu v celkovém daňově uznatelného výdaje namísto odpisu rovnoměrného, kde jsou rozdílné pouze hodnoty pro první rok odpisování.

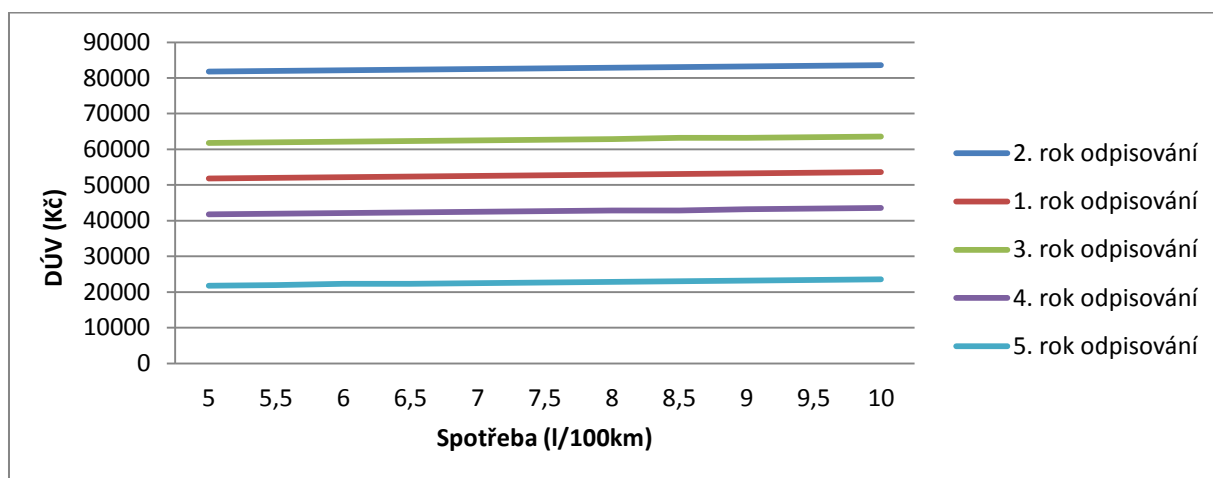
Daňově uznatelné výdaje pro jednotlivé spotřeby jsou uvedeny v grafech 4.5 a 4.6, které je uvedeny pro 1 000 najetých kilometrů. Grafy pro ostatní kilometry jsou uvedeny v příloze č. 2, doplňující tabulka je součástí přílohy č. 1.

Graf 4.5 DÚV dle zrychleného odpisu a skutečné spotřeby dle dokladů ve variantě automobilu A pro druhý rok odpisování při 1 000 najetých kilometrech



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.6 Celkový DÚV dle zrychlených odpisů a skutečné spotřeby automobilu A pro 1 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu 4.6 je patrné, že výše odpisu v jednotlivých letech je pro výši celkového daňově uznatelného výdaje zásadní. Nejmenší daňově uznatelný výdaj nastane až v pátém roce odpisování, zatímco nejvyšší celkový daňově uznatelný výdaj je ve druhém roce odpisování. Na rozdíl od použití metody rovnoměrného odpisování je výše celkového daňově uznatelného výdaje rozdílná ve všech letech. V případě vyššího počtu najetých kilometrů se význam odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji snižuje.

Stejně tak jako v případě automobilu nižší cenové kategorie i u automobilu B bude použito rozdílných hodnot odpisu v každém roce odpisování.

V případě, že automobil najede 1 000 km a použité spotřeby budou ve výši 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km, budou výše celkového daňově uznatelného výdaje v prvním roce odpisování ve výši 171 809 Kč, 172 713 Kč a 173 617 Kč. V druhém roce odpisování budou výše celkového daňově uznatelného výdaje odpovídat hodnotám 273 809 Kč, 274 713 Kč a 275 617 Kč. Ve třetím roce odpisování budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje v částkách 205 809 Kč, 206 713 Kč a 207 617 Kč. Hodnoty 137 809 Kč, 138 713 Kč a 139 617 Kč pak budou odpovídat čtvrtému roku odpisování, zatímco pátý rok odpisování budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje ve výši 69 809 Kč, 70 713 Kč a 71 617 Kč.

Najede-li automobil 5 000 km, pak budou hodnoty při daných spotřebách a v prvním roce odpisování rovny částkám 179 043 Kč, 183 564 Kč a 188 085 Kč. Druhému roku odpisování odpovídají částky 281 043 Kč, 285 564 Kč a 290 085 Kč. Ve třetím roce odpisování budou výše celkového daňově uznatelného výdaje následující: 213 043 Kč, 217 564 Kč a 222 085 Kč. Částky ve výši 145 043 Kč, 149 564 Kč a 154 085 Kč odpovídají čtvrtému roku odpisování. Pátý rok odpisování bude celkový daňově uznatelný výdaj odpovídat následujícím částkám 77 043 Kč, 81 564 Kč a 86 085 Kč.

Při 50 000 najetých kilometrech a daných spotřebách budou hodnoty 260 425 Kč, 305 638 Kč a 350 850 Kč odpovídat prvnímu roku odpisování. V druhém roce odpisování budou hodnoty odpovídat částkám 362 425 Kč, 407 638 Kč a 452 850 Kč. Ve třetím roce budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje následující: 294 425 Kč, 339 638 Kč a 384 850 Kč. Hodnoty 226 425 Kč, 271 638 Kč a 316 850 Kč odpovídají čtvrtému roku odpisování a nejnižší hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje budou v pátém roce odpisování, a to 158 425 Kč, 203 638 Kč a 248 850 Kč.

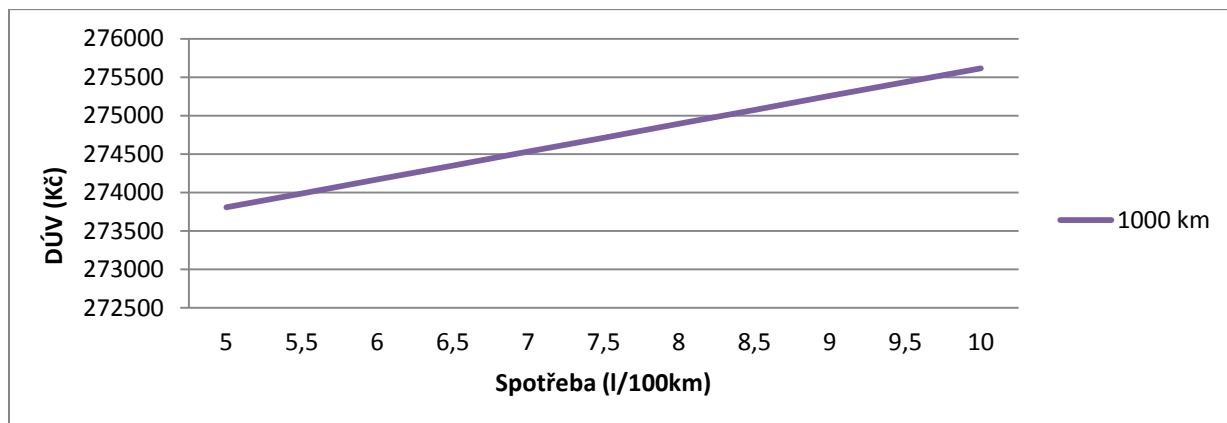
Pokud najede automobil 100 000 km, pak budou hodnoty při daných spotřebách a v prvním roce odpisování následující: 350 850 Kč, 441 275 Kč a 531 700 Kč. Druhému roku odpisování budou odpovídat hodnoty ve výši 452 850 Kč, 543 275 Kč a 633 700 Kč. Ve třetím roce budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje následující: 384 850 Kč, 475 275 Kč a 565 700 Kč. Ve čtvrtém roce se budou hodnoty celkového daňově uznatelného výdaje rovnat částkám 316 850 Kč, 407 275 Kč a 497 700 Kč. Částky ve výši 248 850 Kč, 339 275 Kč a 429 700 Kč odpovídají pátému roku odpisování.

Nejnižší částky tak odpovídají pátému roku odpisování, a to z toho důvodu, že tento rok je výše odpisu nejnižší a automobil je již téměř odepsán. Naopak nejvyšší hodnoty

celkového daňově uznatelného výdaje se dočkáme v druhém roce odpisování, kde je výše odpisu nejvyšší.

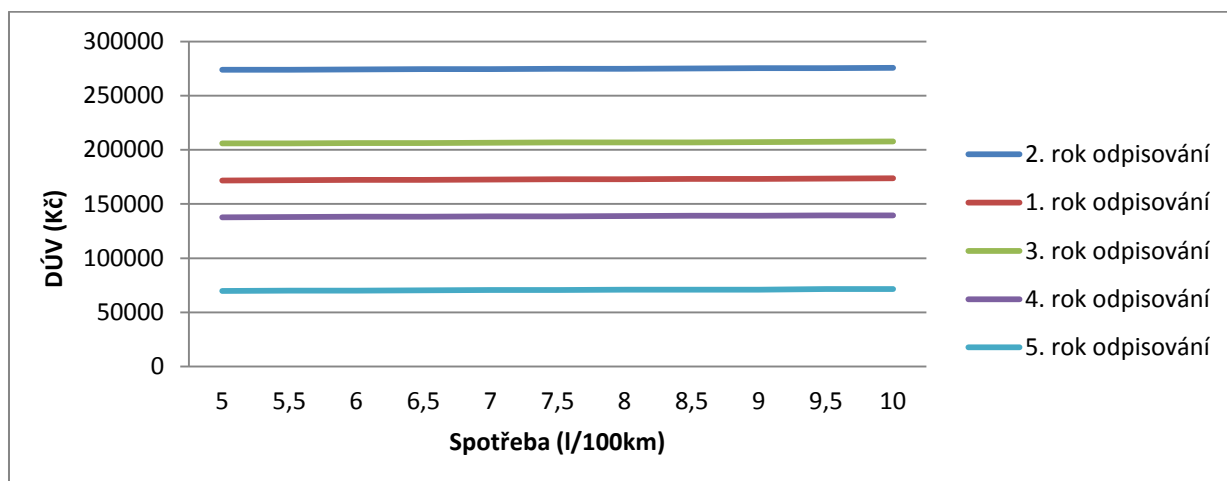
V grafech 4.7 a 4.8 jsou uvedeny celkové daňově uznatelné výdaje pro jednotlivé roky odpisování ve variantě, kdy automobil najede 1 000 km. Grafy pro ostatní kilometry jsou uvedeny v příloze č. 2. Doplňující tabulka je součástí přílohy č. 1.

Graf 4.7 DÚV dle zrychleného odpisu a skutečné spotřeby dle dokladů ve variantě automobilu B pro druhý rok odpisování při 1 000 najetých kilometrech



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.8 Celkový DÚV dle zrychlených odpisů a skutečné spotřeby automobilu B pro 1 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Stejně jako v případě automobilu A, tak i v tomto případě je výše celkového daňově uznatelného výdaje v druhém roce nejvyšší, zatímco v pátém roce je výše celkového daňově uznatelného výdaje nejnižší. Význam odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji má tak obrovský vliv. Jeho význam se pak snižuje s rostoucím počtem najetých kilometrů.

Rovnoměrný odpis a výdajový paušál

Součástí této podkapitoly bude popsání další varianty využívání automobilu z hlediska daňově uznatelných výdajů. Stejně jako předchozí varianty, tak i tato bude uvedena pro oba typy automobilů. Automobil je zařazen v obchodním majetku. Výše daňově uznatelných výdajů se skládá ze dvou složek. První složkou je rovnoměrný odpis. Druhou složku tvoří nekrácený výdajový paušál na pohonné hmoty a parkovné, jehož roční hodnota činí 60 000 Kč. Té bylo dosaženo vynásobením měsíční hodnoty výdajového paušálu na pohonné hmoty a parkovné a počtu měsíců v roce. Měsíční hodnota výdajového paušálu na pohonné hmoty činí 5 000 Kč. Výše celkových daňově uznatelných výdajů v jednotlivých letech jsou uvedeny v Tab. 4.3.

Tab. 4.3 DÚV skládající se z rovnoměrného odpisu a nekráceného výdajového paušálu

Rok odpisování	Posuzovaná varianta	
	Automobil A	Automobil B
1. rok odpisování	87 500 Kč	153 500 Kč
2. – 5. rok odpisování	115 625 Kč	249 125 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Výdajový paušál je stejný pro všechny možnosti, tedy nemění se v závislosti na počtu najetých kilometrů. Stejně tak není závislý na spotřebě automobilu. Výše celkového daňově uznatelného výdaje související s dopravou tak bude ve všech případech u automobilu A stejná, ať už najede automobil 1 000 km nebo 100 000 km. Stejně pravidlo platí i pro spotřebu. Ať už má automobil spotřebu 5 l na 100 km či 10 l na 100 km, výše celkového daňově uznatelného výdaje bude vždy stejná.

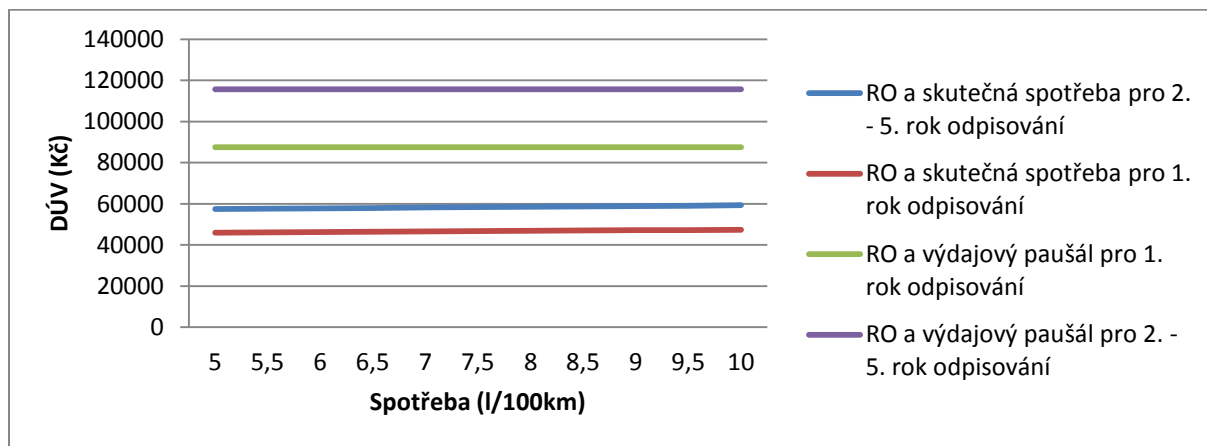
Výše rovnoměrného odpisu pro druhý, třetí, čtvrtý a pátý rok odpisování činí 55 625 Kč. Při připočtení částky 60 000 Kč, která odpovídá nekrácenému výdajovému paušálu, dostaneme částku 115 625 Kč. A právě tato částka je celkovým daňově uznatelným výdajem pro tuto variantu bez ohledu na spotřebu a počet najetých kilometrů. Podíl obou složek na celkovém daňově uznatelném výdaji je velice podobný.

V případě rovnoměrného odpisu v prvním roce odpisování je jeho výše 27 500 Kč. Připočteme-li k danému odpisu výši nekráceného výdajového paušálu, pak dostaneme částku 87 500 Kč. Tato částka odpovídá celkovému daňově uznatelnému výdaji v prvním roce odpisování bez ohledu na to, kolik kilometrů automobil najede a jaká bude jeho spotřeba.

Celkově lze tuto variantu zhodnotit jako výhodnou zejména pro automobily, které mají najetý menší počet kilometrů. Již v případě spotřeby 5 l na 100 km a při 50 000 najetých km

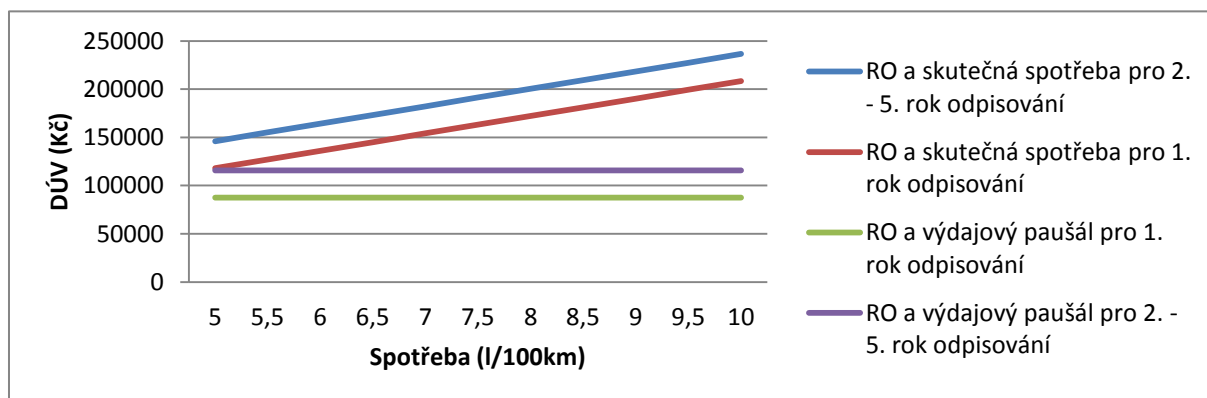
je totiž lepší varianta, kde je využit rovnoměrný odpis a skutečná spotřeba. To lze názorně vidět na grafech 4.9 a 4.10.

Graf 4.9 Celkový DÚV dle rovnoměrných odpisů a skutečné spotřeby a rovnoměrných odpisů a výdajového paušálu automobilu A pro 1 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.10 Celkový DÚV dle rovnoměrných odpisů a skutečné spotřeby a rovnoměrných odpisů a výdajového paušálu automobilu A pro 50 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Stejně jako v případě automobilu A tak i v případě automobilu B, bude platit stejné pravidlo. Výše celkového daňově uznatelného výdaje tedy nebude závislá na spotřebě a počtu najetých kilometrů.

Výše rovnoměrného odpisu pro druhý, třetí, čtvrtý a pátý rok odpisování automobilu se vstupní cenou 850 000 Kč činí 189 125 Kč. Výše nekráceného výdajového paušálu na pohonné hmoty je rovna 60 000 Kč. Celkový daňově uznatelný výdaj činí 249 125 Kč. Výraznou část zde tvoří výše rovnoměrného odpisu.

Vezmeme-li v úvahu i první rok odpisování, pak použijeme částku 93 500 Kč, která je rovna výši rovnoměrného odpisu v prvním roce odpisování. Celkový daňově uznatelný výdaj odpovídající prvnímu roku odpisování pak bude 153 500 Kč. I v tomto případě tvoří rovnoměrný odpisu velice důležitou a podstatnou část celkového daňově uznatelného výdaje.

Samotná varianta je lepší pro automobily, které mají menší počet najetých kilometrů. Velice významná je i samotná spotřeba automobilu, kde s rostoucí spotřebou a počtem najetých kilometrů výhodnost této varianty klesá. V porovnání s naší první variantou je tato verze schůdnější pouze do spotřeby 5 l na 100 km při najetých 50 000 km, což lze vidět na grafech, které jsou uvedeny v příloze č. 2.

Zrychlený odpis a výdajový paušál

V této části bude celkový daňově uznatelný výdaj složen ze zrychleného odpisu a výdajového paušálu na dopravu a parkovné.

Vzhledem k tomu, že součástí celkového daňově uznatelného výdaje je kromě odpisu právě výdajový paušál, tak jsou všechny hodnoty pro jakoukoliv spotřebu stejné. Údaje se neliší ani při jiných spotřebách ani při jakémkoliv jiném počtu najetých kilometrů. Jediné rozdíly ve výši celkových daňově uznatelných výdajů jsou v jednotlivých letech odpisování.

U automobilu A bude výše celkového daňově uznatelného výdaje v prvním roce odpisování rovna částce 110 000 Kč, přičemž hodnota odpisu pro tento rok bude činit 50 000 Kč. Z toho je tedy patrné, že výše výdajového paušálu má na celkovém daňově uznatelném výdaji větší podíl než výše odpisu.

V případě druhého roku odpisování bude výše celkového daňově uznatelného výdaje 140 000 Kč. Zde bude mít větší vliv na celkový náklad odpis, který je ve výši 80 000 Kč.

Podíl jednotlivých složek celkového daňově uznatelného výdaje na jeho výši se vyrovná ve třetím roce odpisování. Obě složky zde budou mít naprosto totožný podíl. Celkový daňově uznatelný výdaj bude ve výši 120 000 Kč, a z toho je zřejmé, že na odpis i výdajový paušál připadá částka 60 000 Kč.

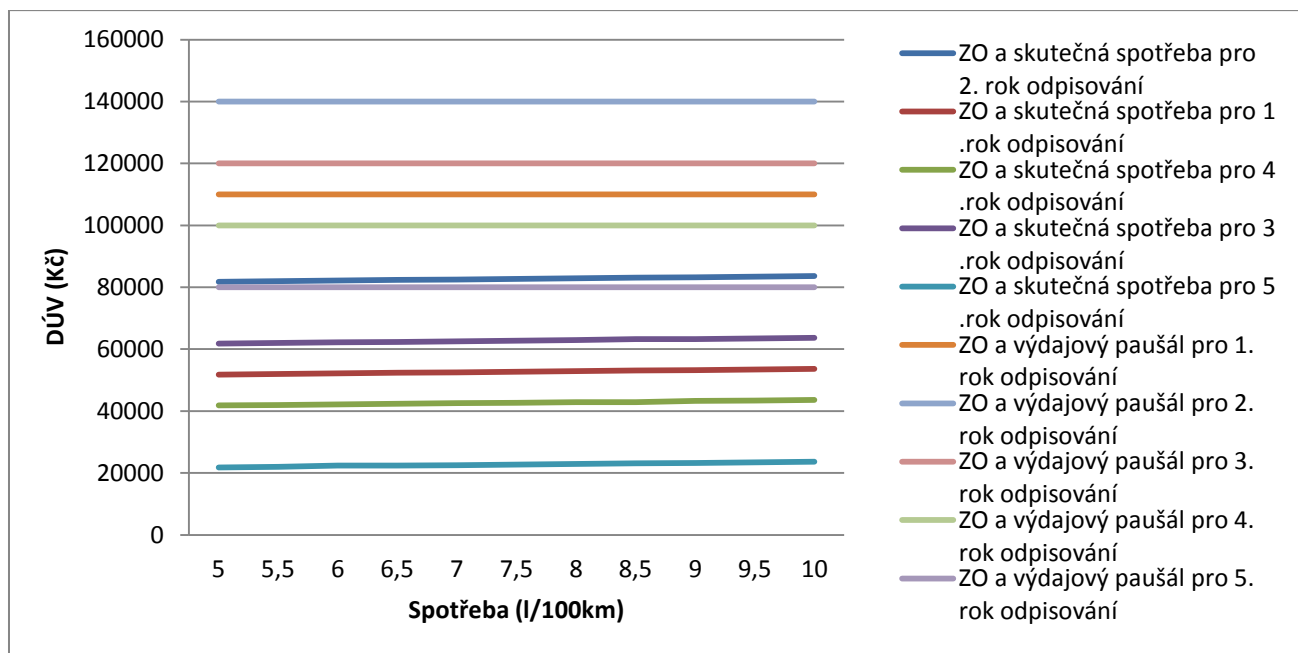
Ve čtvrtém roce odpisování bude mít výše odpisu menší vliv na celkový daňově uznatelný výdaj, stejně tak, jak tomu bylo v roce prvním. Celkový daňově uznatelný výdaj tedy bude ve výši 100 000 Kč, kde výše odpisu bude rovna částce 40 000 Kč.

Stejně jako u prvního a čtvrtého roku odpisování, tak i v pátém roce odpisování bude mít výdajový paušál větší podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji oproti odpisu. Výše celkového daňově uznatelného výdaje činí 80 000 Kč, kde je při výši odpisu 20 000 Kč

zřejmé, že odpis má zde pouze malý vliv na výši celkového daňově uznatelného výdaje oproti výdajovému paušálu.

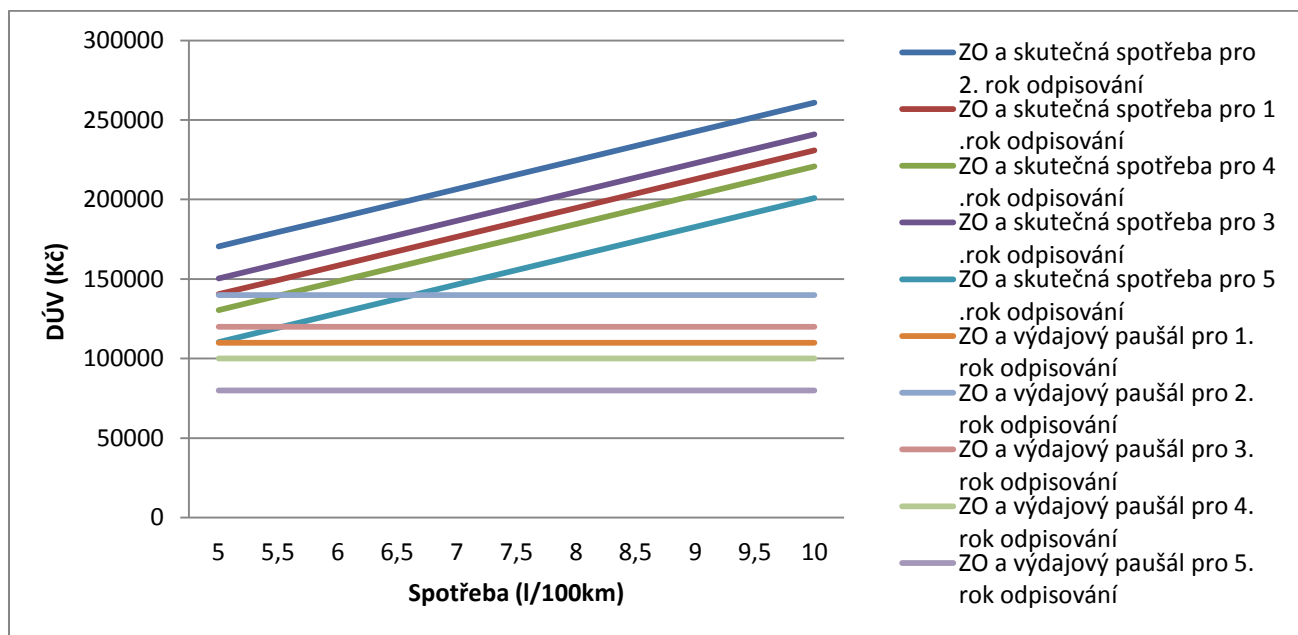
Srovnání daňově uznatelných výdajů mezi jednotlivými lety u automobilu A lze vidět na grafech 4.11 a 4.12. Výše daňově uznatelných výdajů jsou srovnány s daňově uznatelnými výdaji, skládající se ze zrychleného odpisu skutečné spotřeby automobilu.

Graf 4.11 Celkový DÚV dle zrychlených odpisů a skutečné spotřeby a zrychlených odpisů a výdajového paušálu automobilu A pro 1 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.12 Celkový DÚV dle zrychlených odpisů a skutečné spotřeby a zrychlených odpisů a výdajového paušálu automobilu A pro 50 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Na grafech 4.11 a 4.12 lze vidět, že použití výdajového paušálu namísto skutečné spotřeby je v případě 50 000 najetých kilometrů méně výhodné avšak v případě, že automobil najede pouze 1 000 km je varianta s výdajovým paušálem výhodnější. Čím méně kilometrů automobil najede, tím je využití výdajového paušálu na dopravu výhodnější. Stejný závěr platí i v případě automobilu B. Grafy pro automobil B jsou uvedeny v příloze č. 2.

I v tomto případě bude platit stejné pravidlo, jak je tomu u automobilu, jehož pořizovací cena je nižší. Výše celkového daňově uznatelného výdaje souvisejícího s dopravou se bude měnit pouze v jednotlivých letech odpisování. Důvodem je to, že při použití výdajového paušálu nejsme závislí na spotřebě automobilu ani na počtu najetých kilometrů.

Výše celkových daňově uznatelných výdajů jsou uvedeny v Tab. 4.4, která obsahuje obě posuzované varianty ve všech letech odpisování.

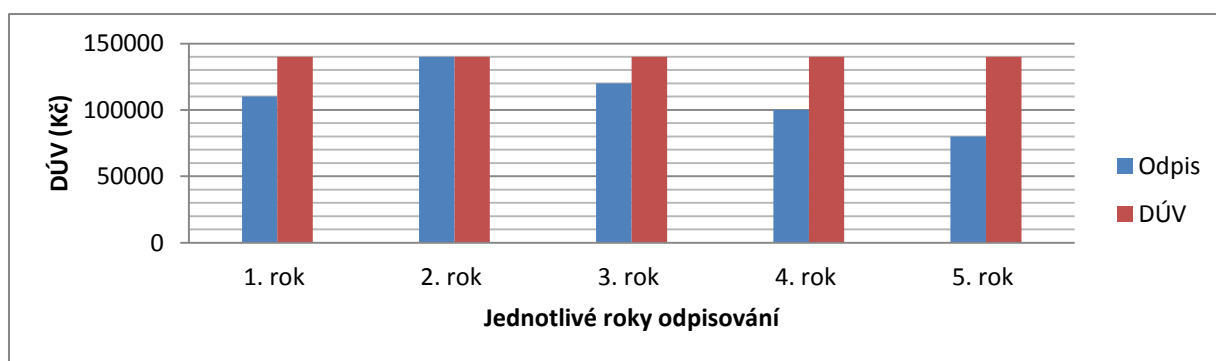
Tab. 4.4 DÚV dle zrychleného odpisu a nekráceného výdajového paušálu

Rok odpisování	Posuzovaná varianta	
	Automobil A	Automobil B
1. rok odpisování	110 000 Kč	230 000 Kč
2. rok odpisování	140 000 Kč	332 000 Kč
3. rok odpisování	120 000 Kč	264 000 Kč
4. rok odpisování	100 000 Kč	196 000 Kč
5. rok odpisování	80 000 Kč	128 000 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Vliv odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji lze vidět na graf 4.13, který byl vytvořen pro automobil A.

Graf 4.13 Vliv zrychleného odpisu na celkovém DÚV



Zdroj: Vlastní zpracování

V prvním roce odpisování je výše celkového daňově uznatelného výdaje rovna hodnotě 230 000 Kč. Zrychlený odpis je ve výši 170 000 Kč, a z toho je patrné, že jeho vliv na výši celkového daňově uznatelného výdaje je zásadní.

Ve druhém roce odpisování je celkový daňově uznatelný výdaj roven částce 332 000 Kč, kde výše zrychleného odpisu je 272 000 Kč.

Ve třetím roce odpisování se výše celkového daňově uznatelného výdaje oproti druhému roku odpisování sníží, a to na částku 264 000 Kč. Důvodem je pokles výše zrychleného odpisu na 204 000 Kč.

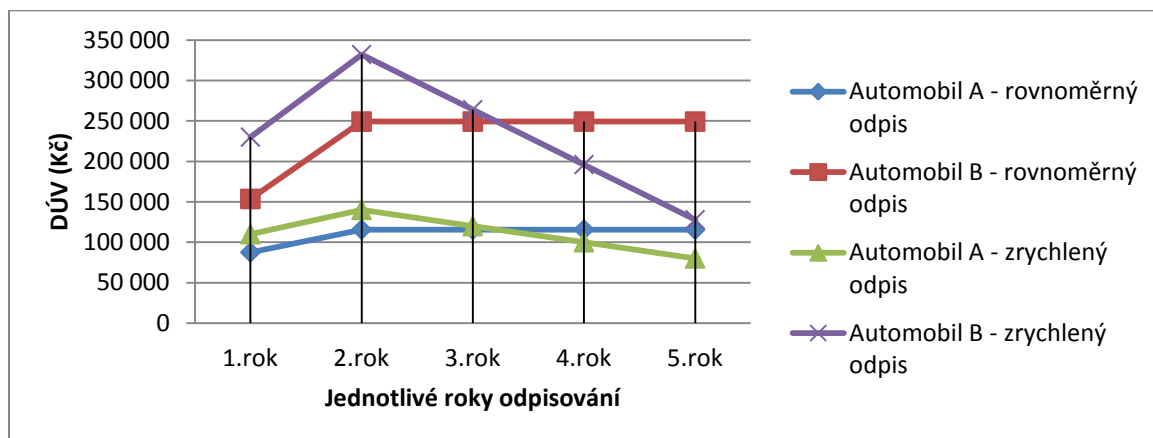
Klesající tendence bude pokračovat i ve čtvrtém roce odpisování, kde se celkový daňově uznatelný výdaj bude rovnat hodnotě 196 000 Kč, při výši odpisu 136 000 Kč.

Nejnižší celkový daňově uznatelný výdaj nastane v pátém roce odpisování. Výše celkového daňově uznatelného výdaje bude 128 000 Kč. Výše odpisu bude 68 000 Kč.

Ze všech uvedených údajů v této podkapitole je patrné, že nejvyšší podíl odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji, bude ve druhém roce odpisování, kdy je odpis nejvyšší. Naopak nejnižší podíl bude mít odpis v posledním, tedy pátém, roce odpisování, a to z toho důvodu, že v tomto roce bude výše odpisu nejnižší.

Daňově uznatelné výdaje pro jednotlivé roky odpisování jsou uvedeny v grafu 4.14, kde jsou názorně srovnány obě posuzované varianty, a to pro rovnoměrné i zrychlené odpisy.

Graf 4.14 DÚV dle odpisu a nekráceného výdajového paušálu na pohonné hmoty



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu 4.14 je patrné, že použití zrychleného odpisu je výhodné do třetího roku odpisování, z důvodu, že výše zrychlených odpisů je vyšší do třetího roku odpisování. Po

třetím roce se jejich výše snižuje a v dalších letech odpisování hodnoty rovnoměrných odpisů překračují odpisy zrychlené.

4.3.2 Automobil zařazený v obchodním majetku a využívaný i pro soukromé účely

V této podkapitole jsme pozměnili předešlou variantu o odpis a výdajový paušál na pohonné hmoty, které jsme krátili. Automobil je využíván z 80 % pro podnik a z 20 % pro soukromé účely. S 80% využitím pro podnik se počítá z toho důvodu, že v případě kráceného paušálu se tento paušál krátí na 80 %, a tedy jsou i odpisy 80%. Celkový náklad se tak skládá z odpisu kráceného na 80 % a výdajového paušálu kráceného na 80 %. Měsíční hodnota kráceného výdajového paušálu je tedy rovna 4 000 Kč. Roční hodnota, se kterou budeme počítat v případě celkového daňově uznatelného výdaje je rovna částce 48 000 Kč. Automobil je zařazen v obchodním majetku.

Krácený rovnoměrný odpis a krácený výdajový paušál

Stejně jako v předchozí variantě, tak i nyní bude platit pravidlo, že se částky celkového daňově uznatelného výdaje nemění v závislosti na spotřebě a počtu najetých kilometrů. Hodnoty všech celkových daňově uznatelných výdajů tak budou stejné v případě automobilu A stejné.

Celkový daňově uznatelný výdaj se skládá z rovnoměrného odpisu, který je krácen na 80 % a ze stejné kráceného výdajového paušálu na pohonné hmoty. Hodnota kráceného rovnoměrného odpisu pro druhý, třetí, čtvrtý a pátý rok odpisování činí 44 500 Kč, hodnota kráceného výdajového paušálu na pohonné hmoty je již zmíněných 48 000 Kč. Celkový náklad je tedy roven výši 92 500 Kč.

V případě prvního roku odpisování bude výše kráceného odpisu rovna částce 22 000 Kč. Při připočtení částky 48 000 Kč, která je rovna krácenému výdajovému paušálu, je výše celkového daňově uznatelného výdaje rovna 70 000 Kč.

Jeho výše se nemění ani zvyšující se spotřebou, ani zvyšujícím se počtem najetých kilometrů.

Varianta pro automobil B se bude odvíjet úplně stejně jako varianta pro automobil nižší cenové kategorie. Hodnoty se tedy nezmění v závislosti na počtu najetých kilometrů ani v závislosti na spotřebě.

Částka odpovídající krácenému výdajovému paušálu na pohonné hmoty je stejná jako v případě varianty s levnějším automobilem, tedy 48 000 Kč. Krácený rovnoměrný odpis pro

druhý, třetí, čtvrtý a pátý rok odpovídá hodnotě 151 300 Kč. Celkový daňově uznatelný výdaj je pak roven součtu těchto dvou hodnot, tedy částce 199 300 Kč.

Pro první rok odpisování počítáme s částkou 74 800 Kč, která odpovídá krácenému rovnoměrnému odpisu. Celkový daňově uznatelný výdaj je pak v tomto případě roven částce 122 800 Kč.

Stejně jako v předchozím případě tuto částku nijak neovlivní výše spotřeby ani počet najetých kilometrů. V Tab. 4.5 jsou uvedeny daňově uznatelné výdaje pro první i ostatní roky odpisování ve variantách obou automobilů.

Tab. 4.5 DÚV dle kráceného rovnoměrného odpisu a kráceného výdajového paušálu

Rok odpisování	Posuzovaná varianta	
	Automobil A	Automobil B
1. rok odpisování	70 000 Kč	122 800 Kč
2. – 5. rok odpisování	92 500 Kč	199 300 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Krácený zrychlený odpis a krácený výdajový paušál

Stejně jako v předchozí variantě, tak i nyní zkrátíme výši výdajového paušálu na pohonné hmoty a odpisu, v tomto případě odpisu zrychleného. Výše kráceného výdajového paušálu na pohonné hmoty je rovna částce 48 000 Kč.

V prvním roce odpisování bude výše celkového daňově uznatelného výdaje u automobilu A 88 000 Kč. Výdajový paušál má tak na celkový daňově uznatelný výdaj o něco větší vliv než zrychlený odpis.

V druhém roce odpisování však situace bude docela jiná. Celkový daňově uznatelný výdaj bude činit 112 000 Kč, což naznačuje, že zrychlený odpis má zde výrazně větší vliv na výši tohoto výdaje.

Zcela stejný poměr kráceného výdajového paušálu a kráceného zrychleného odpisu nastane ve třetím roce odpisování. V tomto případě se celkový daňově uznatelný výdaj bude rovnat částce 96 000 Kč.

V dalších dvou letech odpisování bude mít větší podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji právě výdajový paušál. Celkový daňově uznatelný výdaj ve čtvrtém roce odpisování bude činit 80 000 Kč, v pátém roce se bude rovnat částce 64 000 Kč. A právě v pátém roce odpisování je vliv výdajového paušálu na celkovém daňově uznatelném výdaji v porovnání s ostatními roky bezkonkurenčně nejvyšší.

Nyní se blíže podíváme na stejnou situaci jako v té předešlé jen z pohledu automobilu B. Vzhledem k tomu, že výše kráceného výdajového paušálu je i v tomto případě 48 000 Kč, pak je zřejmé, že podíl kráceného zrychleného odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji bude vždy větší.

V prvním roce odpisování bude výše celkového daňově uznatelného výdaje rovna částce 184 000 Kč. Nejvyšší podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji však bude mít krácený zrychlený odpis v druhém roce odpisování, kdy bude výše celkového daňově uznatelného výdaje rovna částce 265 600 Kč.

Ve třetím roce odpisování se podíl zrychleného odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji zmenší. Celkový daňově uznatelný výdaj bude 211 200 Kč. Klesající trend vlivu zrychleného odpisu na celkovém daňově uznatelném výdaji bude pokračovat i v dalších letech.

Výše celkového daňově uznatelného výdaje ve čtvrtém roce odpisování bude činit 156 800 Kč, v pátém roce odpisování bude rovna částce 102 400 Kč.

Krácený zrychlený odpis má tedy mnohem větší vliv na výši celkového daňově uznatelného výdaje u dražšího automobilu než u automobilu, který má nižší pořizovací cenu.

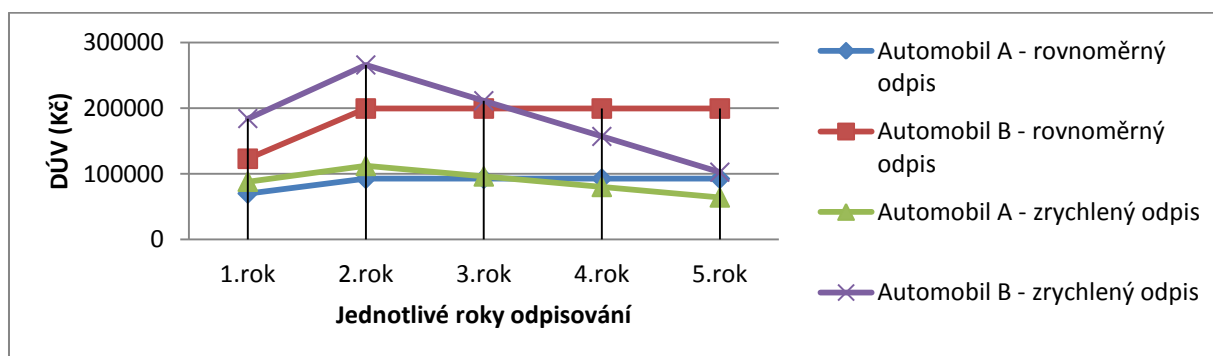
Výše celkových daňově uznatelných výdajů pro jednotlivé roky odpisování jsou uvedeny v Tab. 4.6 a grafu 4.15.

Tab. 4.6 DÚV dle kráceného zrychleného odpisu a kráceného výdajového paušálu

Rok odpisování	Posuzovaná varianta	
	Automobil A	Automobil B
1. rok odpisování	88 000 Kč	184 000 Kč
2. rok odpisování	112 000 Kč	265 600 Kč
3. rok odpisování	96 000 Kč	211 200 Kč
4. rok odpisování	80 000 Kč	156 800 Kč
5. rok odpisování	64 000 Kč	102 400 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.15 DÚV dle kráceného odpisu a kráceného výdajového paušálu na pohonné hmoty



Zdroj: Vlastní zpracování

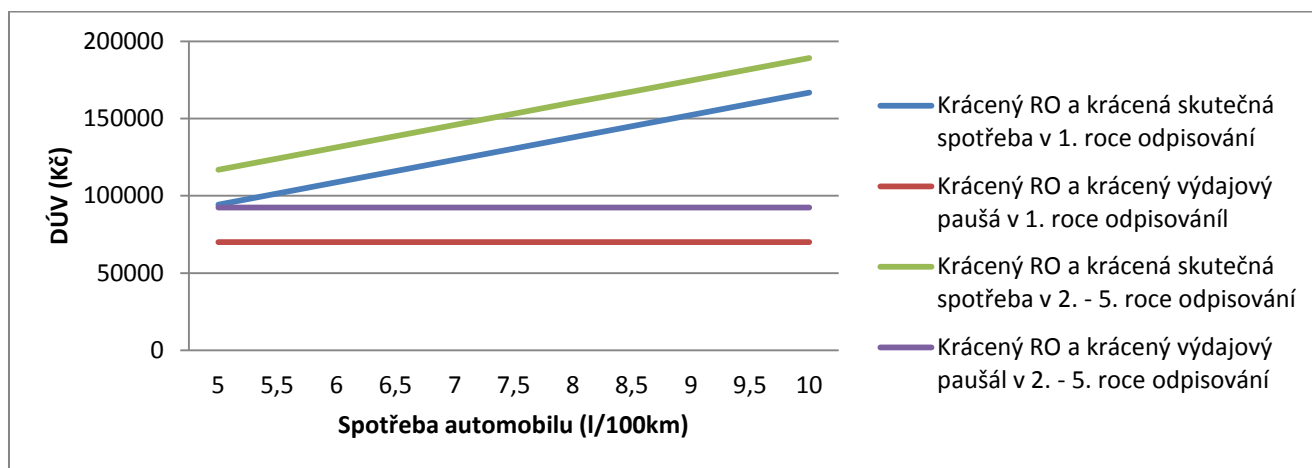
Stejně jako v případě nekráceného odpisu, tak i nyní je výše rovnoměrných odpisů nižší do třetího roku odpisování. Pak se jejich výše oproti odpisům zrychleným zvyšuje a v dalších letech odpisování hodnoty rovnoměrných odpisů překračují odpisy zrychlené.

Krácený rovnoměrný odpis a krácená skutečná spotřeba pohonných hmot

V následující variantě je využití automobilu pro podnikatelské účely 80 %, zatímco využití pro soukromé účely je 20%. Celkový daňově uznatelný výdaj se tak skládá z 80% odpisu a 80% skutečné spotřeby pohonných hmot. Právě pro srovnání s variantou, kdy je použit krácený rovnoměrný odpis a krácený výdajový paušál byla vypracována varianta 80% rovnoměrného odpisu a 80% skutečné spotřeby při 50 000 najetých kilometrech u automobilu A.

V prvním roce odpisování odpovídají spotřebám 5 l na 100 km, 7,5 l na 100 km a 10 l na 100 km následující hodnoty, a to 94 340 Kč, 130 510 Kč a 166 680 Kč. Ve druhém až pátém roce odpisování odpovídají výše uvedeným spotřebám hodnoty 116 840 Kč, 153 010 Kč a 189 180 Kč. V obou případech je méně výhodné použití kráceného rovnoměrného odpisu a kráceného výdajového paušálu, což lze vidět na grafu 4.16.

Graf 4.16 DÚV dle kráceného rovnoměrného odpisu a krácené spotřeby ve srovnání s kráceným rovnoměrným odpisem a kráceným výdajovým paušálem pro 50 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Čím více má automobil najetých kilometrů, tím je lepší využít krácený rovnoměrný odpis a krácenou skutečnou spotřebu. Avšak se snižující se spotřebou se výhodnost užití kombinace kráceného rovnoměrného odpisu a kráceného výdajového paušálu zvyšuje.

4.3.3 Automobil nezařazený v obchodním majetku

V následující části automobil není zařazen v obchodním majetku. V praxi to znamená, že vstupní cena automobilu nemá na celkový daňově uznatelný výdaj žádný vliv.

Základní náhrada za kilometr a náhrada za ujeté kilometry dle MPSV

V tomto případě se celkový náklad skládá ze základní náhrady za ujeté kilometry. Tuto základní náhradu dostaneme vynásobením sazby 3,6 Kč na kilometr a počtem ujetých kilometrů. Druhou částí celkového nákladu je náhrada za ujeté kilometry, kterou dostaneme vynásobením průměrné spotřeby dle TP, počtu ujetých kilometrů a základní náhradou za pohonné hmoty dle vyhlášky. Veškeré vztahy potřebné k výpočtům jsou uvedeny v teoretické části této práce. Základní náhrada za Natural 95 v roce 2013 činí 36,1 Kč/l. Této částky je využito ve srovnání pro všechny roky.

U této varianty dle zákonné úpravy počítá pouze s průměrnou spotřebou pohonných hmot dle TP, přičemž Škoda Fabia má kupř.: spotřebu 5,5 l na 100 km, avšak ostatní výpočty jsou provedeny i pro více variant průměrné spotřeby. Právě z toho důvodu, je pracováno s různými spotřebami i v tomto případě.

Na rozdíl od variant, kde se výše celkového daňově uznatelného výdaje neměnila vzhledem k najetým kilometrům a spotřebě, zde se částky budou odvíjet právě dle těchto parametrů.

V případě, že automobil najede 1 000 km, pak bude výše základní náhrady činit 3 600 Kč. Což znamená, že celkový daňově uznatelný výdaj při spotřebě 5 l na 100 km bude 5 405 Kč, při spotřebě 7,5 l na 100 km bude jeho výše 6 308 Kč, zatímco při spotřebě 10 l na 100 km bude výše celkového daňově uznatelného výdaje 7 210 Kč. Větší část celkového daňově uznatelného výdaje tedy tvoří základní náhrada, avšak rozdíl mezi částkou celkové náhrady a částkou tvořící náhradu za ujeté kilometry, není nijak markantní.

Základní náhrada 18 000 Kč odpovídá 5 000 najetých km. V tomto případě je tedy celkový daňově uznatelný výdaj při spotřebě 5 l na 100 km roven částce 27 025 Kč. Pokud má automobil spotřebu 7,5 l na 100 km, pak je celkový daňově uznatelný výdaj 31 538 Kč, zatímco výše celkového daňově uznatelného výdaje 36 050 Kč je rovna spotřebě 10 l na 100 km. Při těchto částkách vidíme, že podíl základní náhrady je obdobný jako při 1 000 najetých km. Základní náhrada má na celkovém daňově uznatelném výdaji výraznější podíl než náhrada za ujeté kilometry.

Pokud automobil ujede 50 000 km, pak tomu odpovídá základní náhrada ve výši 180 000 Kč. Jak ukážou následující údaje, tak při menší spotřebě je podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji mnohem vyšší než u velké spotřeby. Při spotřebě 5 l na 100 km je celkový daňově uznatelný výdaj 270 250 Kč, při spotřebě 7,5 l na 100 km činí jeho výše 315 375 Kč, zatímco při výši spotřeby 10 l na 100 km je celkový daňově uznatelný výdaj roven částce 360 500 Kč.

Poslední variantou je to, že automobil najede 100 000 km. Při tomto počtu najetých kilometrů je výše celkového daňově uznatelného výdaje při spotřebě 5 l na 100 km rovna 540 500 Kč. Pokud má automobil spotřebu 7,5 l na 100 km je celkový daňově uznatelný výdaj 630 750 Kč a pokud je jeho spotřeba 10 l na 100 km je celkový daňově uznatelný výdaj odpovídající této spotřebě roven 721 000 Kč. Výše základní náhrady, se kterou bylo počítáno je 360 000 Kč. Platí tedy tentýž závěr, jako v předešlých variantách. Čím má automobil větší spotřebu, tím menší je podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji.

Výše celkových daňově uznatelných výdajů pro tuto variantu jsou uvedeny v Tab. 4.7. Doplnující grafy jsou uvedeny v příloze č. 2.

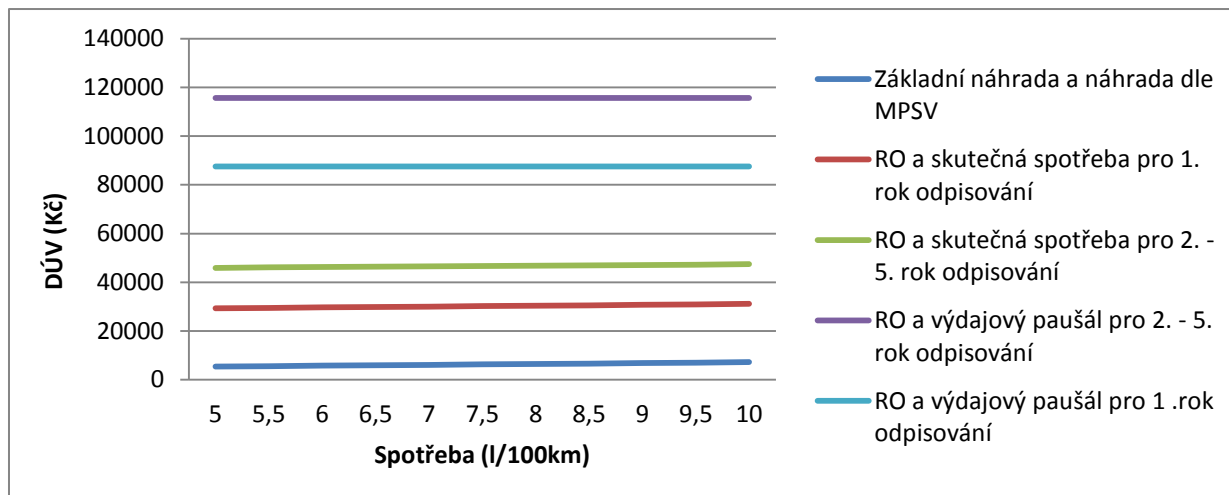
Tab. 4.7 DÚV dle základní náhrady za kilometr a náhrady za ujeté kilometry dle MPSV

Počet najetých kilometrů	Spotřeba automobilu		
	5 l na 100 km	7,5 l na 100 km	10 l na 100 km
1 000 km	5 405 Kč	6 308 Kč	7 210 Kč
5 000 km	27 025 Kč	31 538 Kč	36 050 Kč
50 000 km	270 250 Kč	315 375 Kč	360 500 Kč
100 000 km	540 500 Kč	630 750 Kč	721 000 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Grafy 4.17 a 4.18 názorně ukazují srovnání, kdy je automobil zařazen v obchodním majetku a je využito rovnoměrného odpisu a skutečné spotřeby nebo rovnoměrného odpisu a výdajového paušálu, a kdy není zařazen v obchodním majetku a pak je využito právě základní náhrady za kilometr a náhrady za ujeté kilometry dle MPSV.

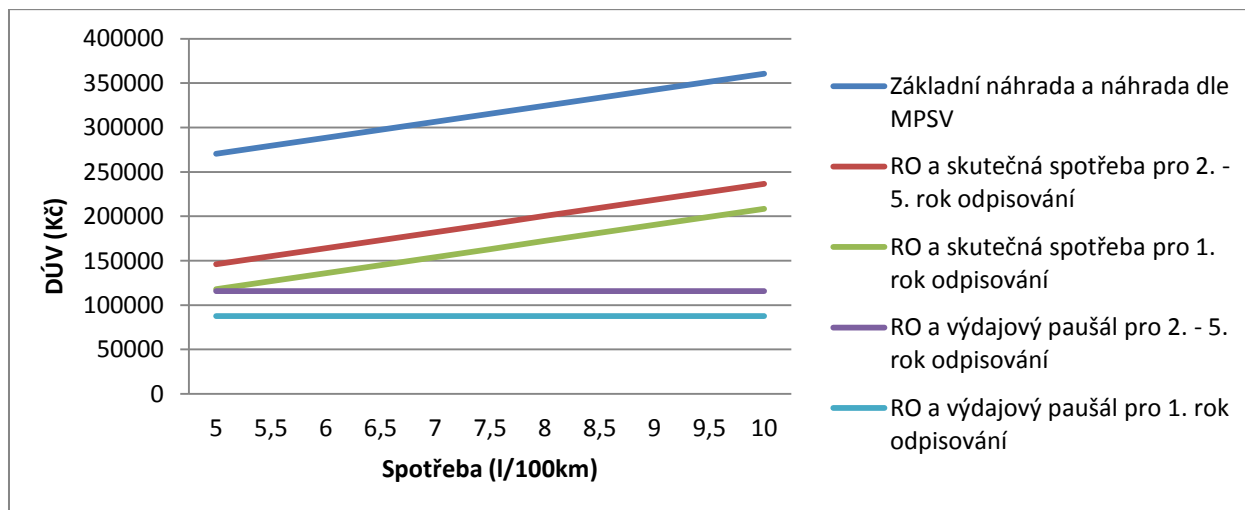
Graf 4.17 Srovnání DÚV u automobilu zařazeného v OM a nezařazeného v OM při 1 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Z obou grafů je patrné, že základní náhrada a náhrada dle MPSV je výhodnější v případě, že automobil najede více kilometrů. Máme-li tedy automobil, který najede více kilometrů, pak je výhodnější nezařadit ho do obchodního majetku, což je patrné právě z grafu 4.18. V případě, že automobil najede málo kilometrů, jak je tomu v grafu 4.17., pak je nejlepší automobil zařadit do obchodního majetku a využít rovnoměrný odpis a výdajový paušál.

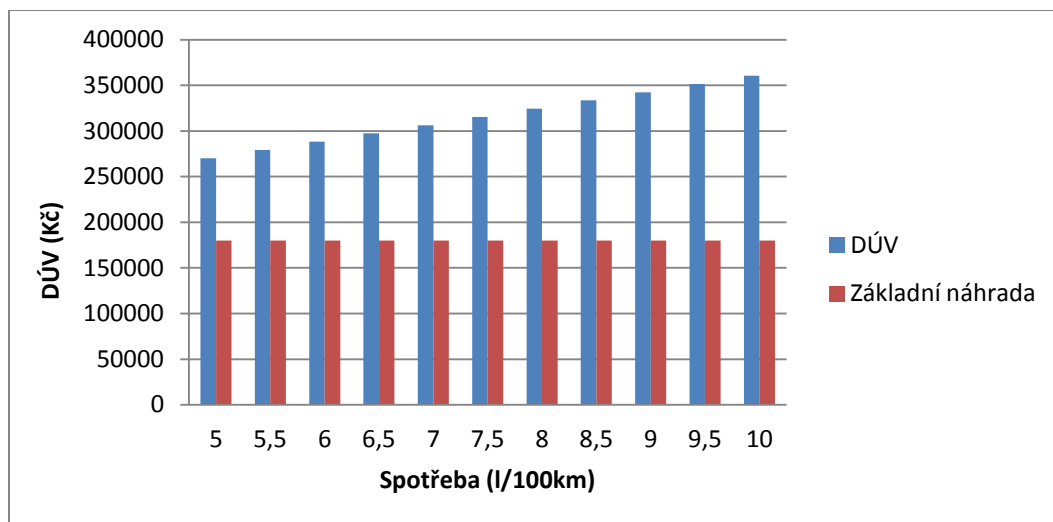
Graf 4.18 Srovnání DÚV u automobilu zařazeného v OM a nezařazeného v OM při 50 000 km



Zdroj: Vlastní zpracování

Následuje graf 4.19, na kterém je názorně vidět podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji. Tento graf je vypracován pro variantu, kdy automobil najede 50 000 km.

Graf 4.19 Daňově uznatelný výdaj skládající se ze základní náhrady za kilometr a náhrady za ujeté kilometry dle MPSV při 50 000 najetých km – podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji



Zdroj: Vlastní zpracování

Na grafu lze názorně vidět podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji. Zde vidíme, že tento podíl se s rostoucím daňově uznatelným výdajem snižuje. Základní náhrada má tedy nejnižší vliv v případě spotřeby 5 l na 100 km.

Základní náhrada a nekrácený výdajový paušál

V této části se budeme zabývat druhou variantou, kde bereme v úvahu automobil, který není zařazen do obchodního majetku. Celkový daňově uznatelný výdaj se skládá ze základní náhrady a nekráceného výdajového paušálu. Pro veškeré verze je hodnota nekráceného výdajového paušálu, který činí 60 000 Kč, stejná. K této částce jsme se dostali vynásobením měsíčního výdajového paušálu v hodnotě 5 000 Kč a počtu měsíců v roce.

Jako první se podíváme na variantu, kde automobil najede 1 000 km. Vzhledem k tomu, že je při výpočtu celkového daňově uznatelného výdaje použita základní náhrada a nekrácený výdajový paušál, jsou hodnoty pro všechny spotřeby stejné. Pro 1 000 najetých km je tato hodnota 63 600 Kč. Zde vidíme, že výdajový paušál tvoří drtivou většinu celkového daňově uznatelného výdaje.

Pokud automobil najede 5 000 km, pak je hodnota celkového daňově uznatelného výdaje 78 000 Kč. Podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji se tedy zvyšuje, avšak vidíme, že výdajový paušál stále tvoří velice podstatnou část.

Při 50 000 najetých km se situace obrátí. Celkový daňově uznatelný výdaj je ve výši 240 000 Kč. Zde vidíme, že výdajový paušál ve výši 60 000 Kč se dostává do ústraní a většinový podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji má právě základní náhrada.

Jakmile automobil najede 100 000 km, pak činí hodnota celkového daňově uznatelného výdaje 420 000 Kč. V tomto případě tvoří výdajový paušál opravdovou menšinu celkového daňově uznatelného výdaje. Obecně lze tedy říci, že čím více kilometrů automobil najede, tím větší je podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji. Podíl výdajového paušálu na celkovém daňově uznatelném výdaji se naopak snižuje.

Srovnáme-li tuto variantu s variantou, kdy je automobil zařazen do obchodního majetku, pak dojdeme k několika důležitým poznatkům. Jako první si následující závěry rozvedeme na pro automobil A. V případě, že automobil najede pouze 1 000 km, pak je výhodnější použít tu variantu, kde využijeme základní náhradu a výdajový paušál. Jako další variantu by šlo použít rovnoměrného odpisu a skutečné spotřeby. Kdybychom však použili odpis zrychlený, pak by tato varianta nebyla výhodná a bylo by lepší automobil nezařadit do obchodního majetku a použít variantu, kde využijeme základní náhrady a nekráceného výdajového paušálu. Naprosto totožný závěr platí i v případě, že automobil najede 5 000 km. Avšak vezmeme-li v úvahu ještě variantu, kdy uijeme rovnoměrného odpisu a výdajového paušálu, pak zjistíme, že tato varianta bude nejvýhodnější ze všech.

Máme-li automobil nižší cenové kategorie, tedy automobil A, který najede 50 000 km, pak je vždy výhodnější použít variantu nezařazení automobilu do obchodního majetku s použitím základní náhrady a náhrady dle MPSV. Stejně je tomu i v případě automobilu A, který najede 100 000 km. Nejlepší je tedy automobil nezařadit do obchodního majetku. Další v pořadí výhodnosti je nekrácený výdajový paušál a základní náhrada. Nejméně vhodné varianty jsou ty, kde využijeme rovnoměrný či zrychlený odpis společně s výdajovým paušálem.

Máme-li automobil B, který najede pouze 1 000 km, pak je nejlepší využít zrychlený odpis a nekrácený výdajový paušál. V porovnání s ostatními variantami přichází v úvahu i použití odpisu rovnoměrného. Obecně toto tvrzení platí pro automobily, které mají méně najetých kilometrů, tedy i pro 5 000 km.

Pokud automobil najede hodně kilometrů, pak je lepší využít variantu, kdy využijeme základní náhradu a náhradu dle MPSV, lepší je tedy automobil nezařadit do obchodního majetku. Nejméně výhodná je v tomto případě velkého počtu najetých kilometrů varianta, kdy zařadíme automobil do obchodního majetku a využijeme odpis a výdajový paušál s použitím zrychlených odpisů.

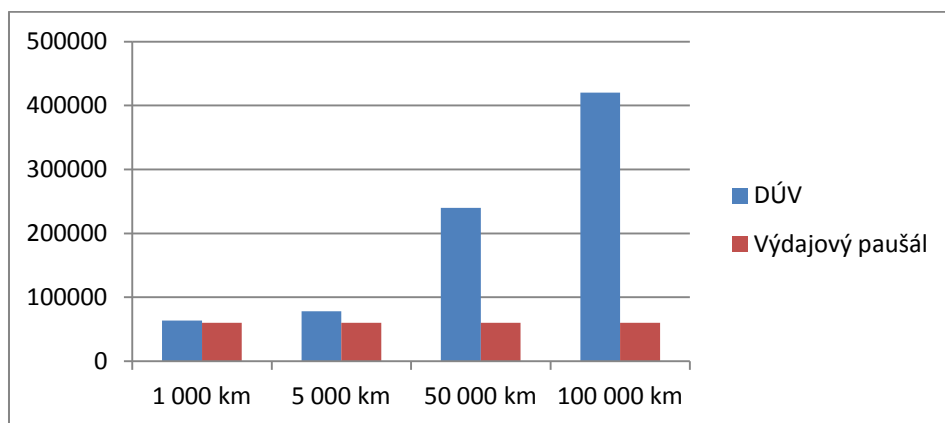
V Tab. 4.8 jsou uvedeny výše celkových daňově uznatelných výdajů dle počtu najetých kilometrů. Tabulka je dále doplněna grafem 4.19, který názorně ukazuje podíl výdajového paušálu na celkovém daňově uznatelném výdaji.

Tab. 4.8 DÚV dle základní náhrady a nekráceného výdajového paušálu

Počet najetých kilometrů	Výše daňově uznatelného výdaje
1 000 km	63 600 Kč
5 000 km	78 000 Kč
50 000 km	240 000 Kč
100 000 km	420 000 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.20 DÚV dle základní náhrady a nekráceného výdajového paušálu



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu 4.20 je patrné, že podíl výdajového paušálu na celkovém daňově uznatelném výdaji s počtem najetých kilometrů klesá. Čím méně tedy automobil najede kilometrů, tím je jeho podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji větší.

Základní náhrada a krácený výdajový paušál

Následující část bude věnována obdobnému případu jako část předcházející. Jediným rozdílem bude to, že při výpočtu bude použit krácený výdajový paušál. Tento paušál bude krácen na 4 000 Kč za měsíc. K výpočtu byla použita jeho roční hodnota ve výši 48 000 Kč.

Vzhledem k tomu, že opět počítáme stejným způsobem jako v minulé kapitole, budou hodnoty pro jakoukoliv spotřebu automobilu totožné. Rozdíly nastanou pouze při rozdílném najetém počtu kilometrů.

Najede-li automobil pouze 1 000 km, pak bude hodnota celkového daňově uznatelného výdaje 51 600 Kč. Pro tentokrát to znamená, že výše výdajového paušálu má

větší podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji, než výše základní náhrady. Ta má pouze nepatrný podíl na samotném celkovém daňově uznatelném výdaji.

Pokud automobil najede 5 000 km, celkový daňově uznatelný výdaj bude roven 66 000 Kč. I zde vidíme, že je podíl výdajového paušálu na celkovém daňově uznatelném výdaji větší než podíl základní náhrady. Základní náhrada však už má v celkovém daňově uznatelném výdaji výraznější postavení než v předešlém případě.

Máme-li automobil, který najede 50 000 km, pak je celkový daňově uznatelný výdaj 228 000 Kč. Nyní se nám situace otáčí a základní náhrada má větší podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji než výdajový paušál. Její výše je nyní pro celkový daňově uznatelný výdaj zásadní.

Poslední možností je automobil, který najede 100 000 km. V tomto případě bude celkový daňově uznatelný výdaj roven 408 000 Kč. Zde vidíme, že podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji je oproti výdajovému paušálu drtivý.

Obecný závěr je totožný s tím, který byl uveden v předešlé podkapitole. Čím více najede automobil kilometrů, tím větší je podíl základní náhrady na celkovém daňově uznatelném výdaji oproti podílu výdajového paušálu na celkovém nákladu. V tomto případě nedošlo k výraznější změně, ani když byl výdajový paušál krácen.

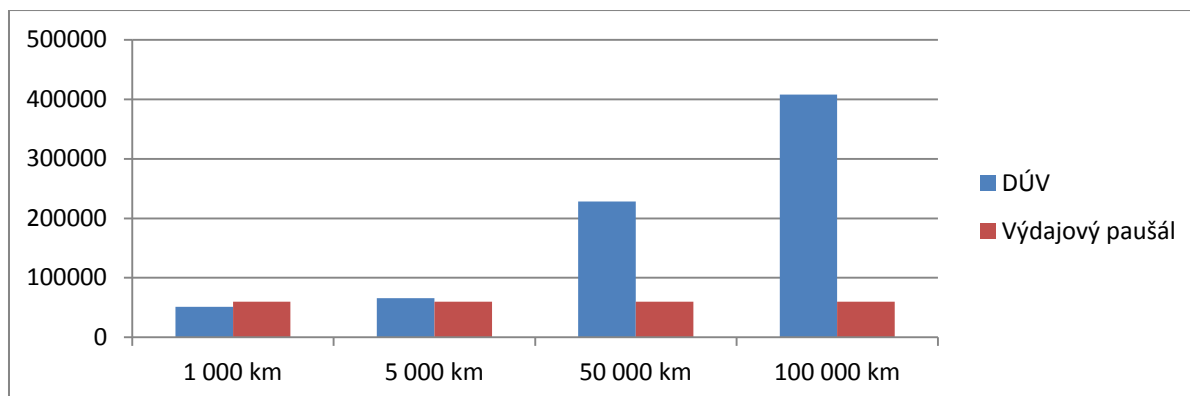
V Tab. 4.9 a grafu 4.21 jsou uvedeny výše celkových daňově uznatelných výdajů. Na grafu je názorně vidět jaký podíl na celkovém daňově uznatelném výdaji zaujímá právě krácený výdajový paušál.

Tab. 4.9 DÚV dle základní náhrady a kráceného výdajového paušálu

Počet najetých kilometrů	Výše daňově uznatelného výdaje
1 000 km	51 600 Kč
5 000 km	66 000 Kč
50 000 km	228 000 Kč
100 000 km	408 000 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.21 DÚV dle základní náhrady a kráceného výdajového paušálu



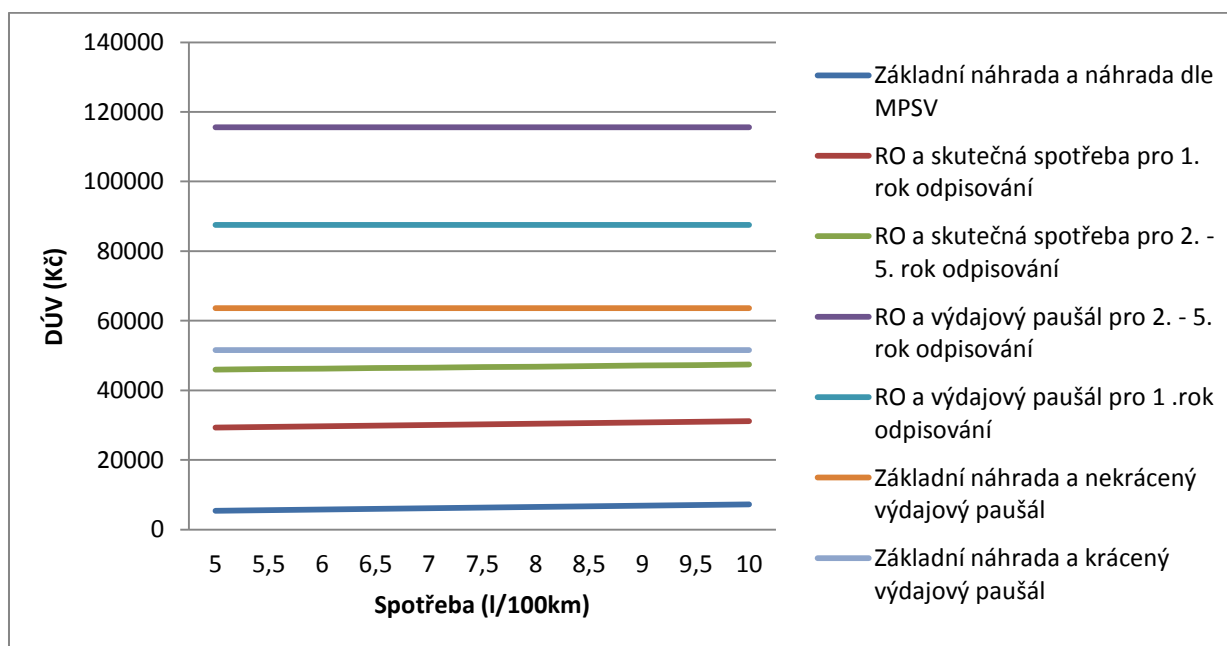
Zdroj: Vlastní zpracování

I v tomto případě platí stejný závěr, jako v případě nekráceného výdajového paušálu. Čím více kilometrů automobil najede, tím menší je podíl výdajového paušálu na celkovém daňově uznatelném výdaji.

4.4 Zhodnocení zjištěných výsledků

V této kapitole je objasněno, co je pro uživatele automobilu ve vybraných případech lepší. Máme-li automobil nižší cenové kategorie, který najede málo kilometrů, pak je pro nás nejlepší ta varianta, kdy automobil zařadíme do obchodního majetku a využijeme rovnoměrný odpis a výdajový paušál. V porovnání s ostatními variantami je tato varianta bezkonkurenčně nejvýhodnější, což lze vidět i na grafu 4.22.

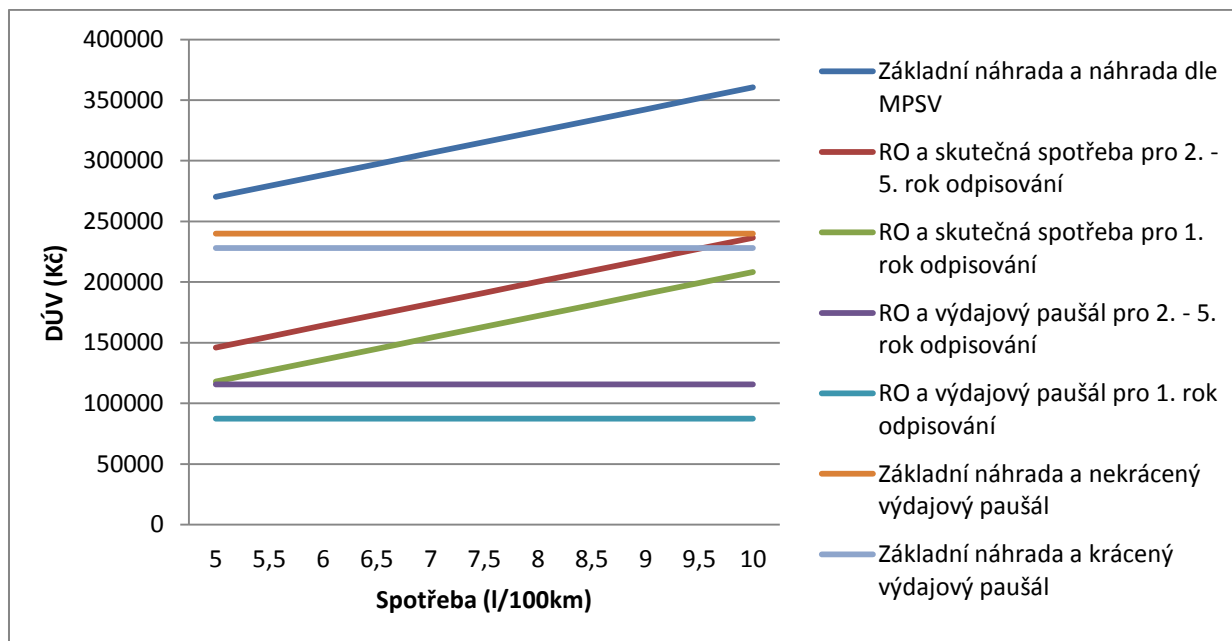
Graf 4.22 Srovnání vybraných variant pro automobil A při 1 000 najetých km



Zdroj: Vlastní zpracování

V případě, že tento automobil, tedy automobil A najede více kilometrů, pak je nejvýhodnější použít základní náhradu a náhradu dle MPSV. Automobil bychom tedy neměli zařadit do obchodního majetku, což je patrné z grafu 4.23. Grafy pro ostatní kilometry jsou uvedeny v příloze č. 2.

Graf 4.23 Srovnání vybraných variant pro automobil A při 50 000 najetých km



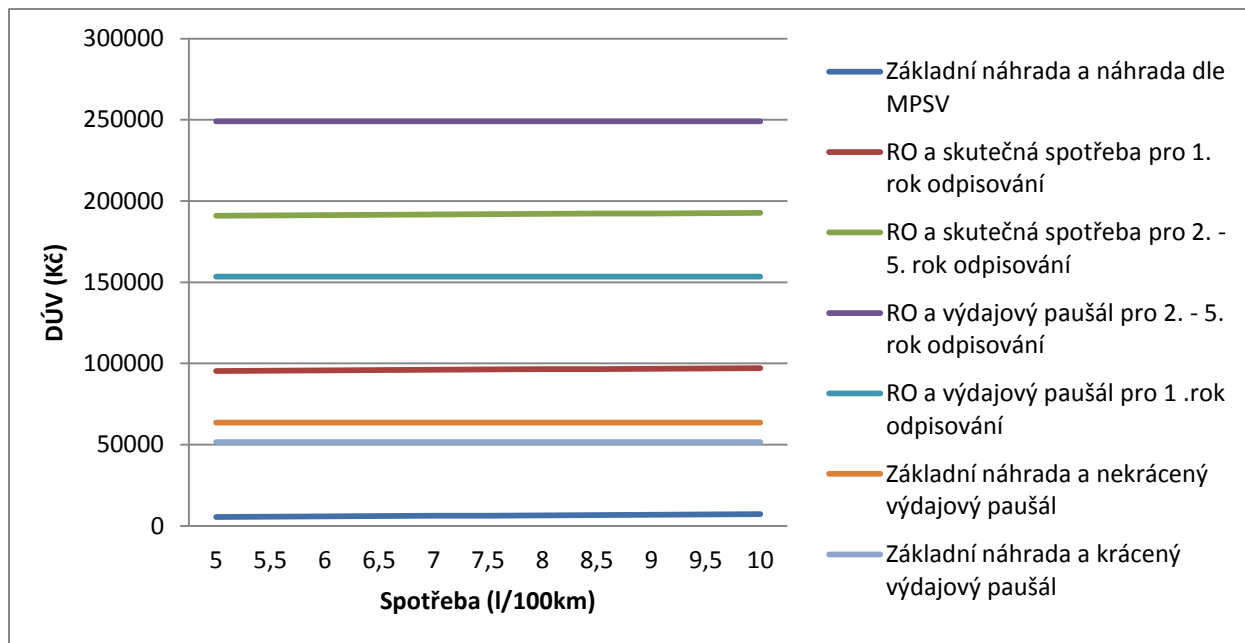
Zdroj: Vlastní zpracování

V případě, že máme automobil vyšší cenové kategorie, tedy automobil B, pak je v případě využití rovnoměrného odpisu nejvýhodnější ta varianta, kde využijeme rovnoměrný odpis a výdajový paušál, což je patrné z grafu 4.24, který je uveden níže. Avšak ještě výhodnější je v tomto případě užití zrychlených odpisů. V každém případě platí, že je lepší automobil zařadit do obchodního majetku.

Najede-li však tento automobil více kilometrů, pak je nejvýhodnější využít základní náhradu a náhradu dle MPSV, tedy je lepší automobil nezařadit do obchodního majetku. To je zřejmé i z grafu 4.25, který je uveden dále. Je nutno brát totiž v úvahu všechny roky odpisování a nejen druhý až pátý rok odpisování, kde se jeví jako mírně lepší varianta použití rovnoměrných odpisů a skutečné spotřeby. Na grafu pro 100 000 km, který je uveden v příloze č. 2 lze jednoznačně vidět to, že základní náhrada a náhrada dle MPSV je v tomto případě velkého počtu najetých kilometrů nejlepší.

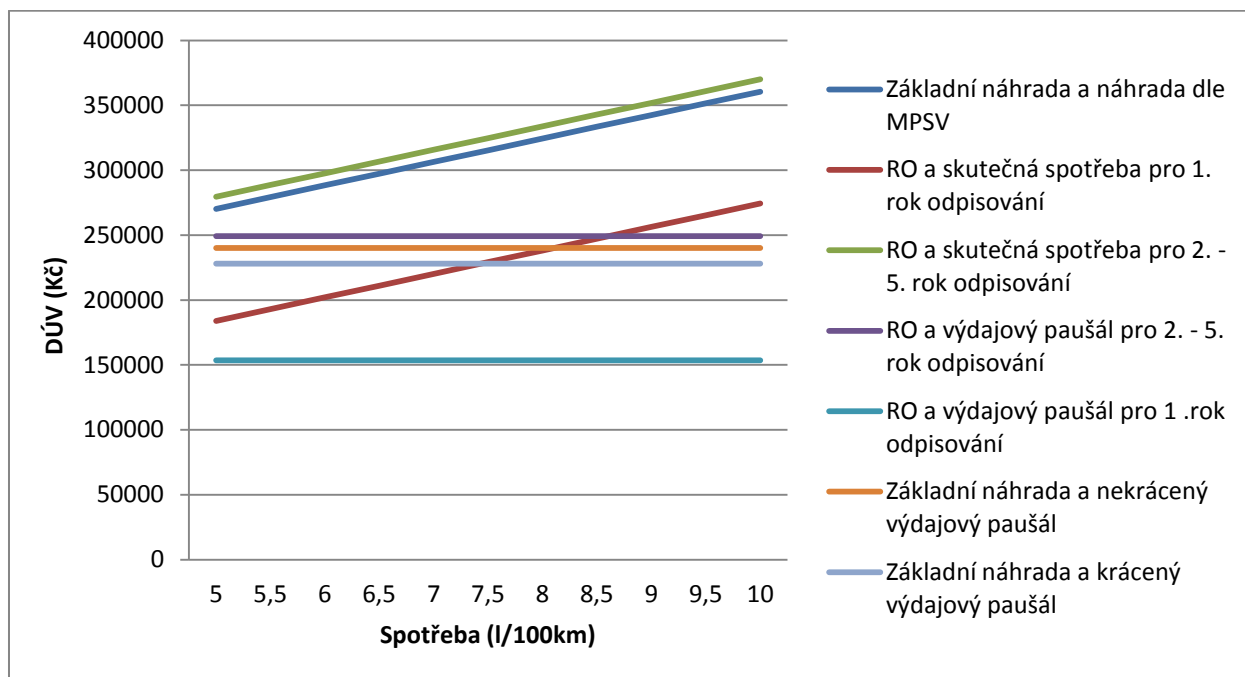
Grafy pro ostatní kilometry v případech obou automobilů jsou uvedeny v příloze č. 2.

Graf 4.24 Srovnání vybraných variant pro automobil B při 1 000 najetých km



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 4.25 Srovnání vybraných variant pro automobil B při 50 000 najetých km



Zdroj: Vlastní zpracování

Z toho lze vyvodit další závěr, kde vidíme, že ani cena automobilu nemá v těchto případech velký vliv. Optimální varianty jsou totiž ve většině případů stejné, bez ohledu na vstupní cenu automobilu. Zásadní roli zde ale hraje počet najetých kilometrů.

Veškeré podrobnější závěry jsou rozvedeny u jednotlivých kapitol a grafů.

5 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo na základě současných legislativních úprav stanovit a posoudit možnosti uplatnění daňově uznatelných výdajů souvisejících s používáním a provozem automobilu ve vztahu k dani z příjmu. Z hlediska posuzovaných variant byl tento cíl zcela naplněn.

V první teoretické části byla teoreticky popsána základní terminologie týkající se vozidel a dále byly specifikovány možné formy používání automobilu z hlediska jeho pořízení a používání. Druhá teoretická část obsahovala teoretické vymezení daňově uznatelných výdajů související s dopravou, provozem a používáním automobilu, kde jsme se seznámili s variantami zařazení nebo nezařazení automobilu do obchodního majetku. Tato část byla zakončena zmínkou o dani silniční a dani z přidané hodnoty, které bezpochyby s daným tématem souvisí.

Praktická část obsahovala praktické rozvedení jednotlivých daňově uznatelných výdajů. Blíže byly tedy rozvedeny vybrané způsoby používání a provozu automobilu. V této části jsme zjistili, že na výši celkových daňově uznatelných výdajů má případné zařazení nebo nezařazení automobilu do obchodního majetku výrazný vliv. Stejně tak je tomu u počtu najetých kilometrů, který má na naše rozhodování mezi variantami taktéž velký vliv. Avšak menší vliv má pak samotná spotřeba automobilu, která by ve většině případů rozhodování podniku mezi jednotlivými variantami nezměnila. Toto tvrzení však nemusí platit v případě, kdy využijeme paušální výdaj na pohonné hmoty a parkovné. V tom případě, pak problém spotřeby a množství najetých kilometrů zcela odpadá.

V případě automobilu, který je zařazen do obchodního majetku, má velký vliv na daňově uznatelný výdaj výběr odpisu, kde je důležité zejména, ve kterém roce chceme mít menší, a kdy naopak větší výši odpisů. V případě, že se rozhodneme pro rovnoměrné odpisy, pak můžeme počítat s tím, že celkový daňově uznatelný výdaj bude vždy první rok menší než v dalších letech, a to bez ohledu na vstupní cenu automobilu. Pokud si vybereme metodu zrychleného odpisování, pak největší výši odpisů můžeme čekat ve druhém roce odpisování, zatímco nejmenší bude odpis v pátém roce odpisování.

Vezmeme-li v úvahu varianty, kdy automobil zařadíme do obchodního majetku, pak dojdeme k následujícím závěrům. V případě, že budeme mít automobil nižší cenové kategorie, tedy automobil A, který najede málo kilometrů, pak je nejvýhodnější využít odpis a výdajový paušál, a to bez ohledu na to, jaký druh odpisování použijeme. Avšak s rostoucím počtem najetých kilometrů se výhodnost této varianty snižuje.

V případě automobil vyšší cenové kategorie, tedy automobilu B, který rovněž najede málo kilometrů, je nejvýhodnější využít odpis a výdajový paušál, avšak v tomto případě je mírně lepší užít metody zrychleného odpisování.

Varianta nezařazení automobilu do obchodního majetku přichází v úvahu zejména tehdy, máme-li automobil, který najede hodně kilometrů, a to bez ohledu na to, ve které cenové kategorii se daný automobil nachází. Tato varianta je nejvýhodnější z toho důvodu, že odpisy a paušály ve většině případů nestačí.

V případě, že je automobil zařazen do obchodního majetku, avšak je využíván i pro soukromé účely jsme došli k následujícím závěrům. Pro variantu automobilu A, který najel 50 000 km, kterou jsme se zabývali v případě užití kráceného rovnoměrného odpisu a krácené skutečné spotřeby, platí, že tato varianta je v tomto případě mnohem výhodnější než varianta, kde použijeme krácený rovnoměrný odpis a krácený výdajový paušál. Automobil byl zde ve všech variantách využíván z 80 % na podnikatelské účely a z 20 % na soukromé účely.

V případě, že automobil nezařadíme do obchodního majetku, pak se nám nabízí ještě možnost uplatnění základní náhrady a výdajového paušálu. Podrobný závěr k tomuto druhu daňově uznatelného výdaje je uveden v dílčí kapitole, který se tímto druhem výdaje zabývá. Obecně lze říci, že varianta nezařazení automobilu do obchodního majetku s užitím základní náhrady a výdajového paušálu je výhodnější než užití základní náhrady a náhrady dle MPSV jen v případě, že automobil najede málo kilometrů.

Obecně lze říci, že výhodnost nebo nevýhodnost zařazení automobilu do obchodního majetku závisí na více faktorech. Záleží čistě na podniku, zda se rozhodne automobil zařadit nebo nezařadit do obchodního majetku. Při rozhodování je nutné si zejména uvědomit to, v jaké cenové kategorii automobil máme a kolik kilometrů tento automobil najede. Neméně důležitou součástí rozhodování je požadovaná výše odpisů v jednotlivých letech. A jak bylo avizováno v kapitole 4 také intenzita spotřeby pohonných hmot ve výši daňově uznatelných výdajů má svůj významný podíl na výši daňově uznatelných výdajů.

Seznam použité literatury

a) Odborné knihy

1. JANOUEŠEK, Karel a kol. *Automobil v podnikání*. 1. vyd. Praha: Anag, 2011. 440 s. ISBN 978-80-7263-668-6.
2. KUBÁTOVÁ, Květa. *Daňová teorie a politika*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2011. 276 s. ISBN 978-80-7357-574-8.
3. MARKOVÁ, Hana. *Daňové zákony 2013: Úplná znění platná k 1. 1. 2013*. 21. vyd. Praha: Grada Publishing, 2013. 270 s. ISBN 978-80-247-4643-2.
4. PIKAL, Václav. *Automobil v podnikání*. 3. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2007. 156 s. ISBN 978-80-7357-290-7.
5. SEDLÁKOVÁ, Eva. *Daňové a nedaňové výdaje*. Český Těšín: Poradce, s. r. o., 2013. 264 s. ISBN 978-80-7365-344-6.
6. VANČUROVÁ, Alena a Lenka LÁCHOVÁ. *Daňový systém ČR 2012*. 11. vyd. Praha: 1. Vox, 2012. 372 s. ISBN 978-80-87480-05-2.

c) Elektronické dokumenty a ostatní

Internetové zdroje:

7. 50 nejprodávanějších aut roku 2013: seznamu jednoznačně vévodí Škoda. In: *Auto-mania.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://www.auto-mania.cz/50-nejprodavanejsich-aut-roku-2013-seznamu-jednoznacne-vevodi-skoda/>.
8. Automobil v podnikání. In: *Daňáři online* [online]. 2008 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d3726v5057-automobil-v-podnikani/>.
9. Ceny aut stále klesají. Kdy nakoupíme pod sto tisíc?. In: *Peníze.cz* [online]. 2011 [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/nakupy/226599-ceny-aut-stale-klesaji-kdy-nakoupime-pod-sto-tisic>.
10. Obchodní majetek u fyzické osoby - zařazení, vyřazení, prodej majetku. In: *Daňáři online* [online]. 2010 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d8617v11417-obchodni-majetek-u-fyzicke-osoby-zarazeni-vyrazeni-prodej/>.

11. Pořízení auta do podnikání. In: *Portál POHODA* [online]. 2013 [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://portal.pohoda.cz/dane-ucetnictvi-mzdy/ucetnictvi/porizeni-auta-do-podnikani/>.
12. *ŠKODA AUTO Česká republika* [online]. 2014 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/>.
13. Uplatňování DPH u osobních automobilů. In: *Portál POHODA* [online]. 2013 [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://portal.pohoda.cz/dane-ucetnictvi-mzdy/dph/uplatnovani-dph-u-osobnich-automobilu/>.
14. Uplatňování paušálního výdaje na dopravu v praxi. ING. OTAKAR MACHALA. *Daňáři online* [online]. 2010 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d9136v11955-uplatnovani-pausalniho-vydaje-na-dopravu-v-praxi/>.
15. *Vychytej.cz* [online]. 2011 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.vychytej.cz/>.
16. Vyplatí se zařadit vozidlo do obchodního majetku?. In: *Finance.cz* [online]. 2011 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/322471-vyplati-se-zaradit-vozidlo-do-obchodniho-majetku/>.
17. Změny v cestovních náhradách 2013. In: *Podnikatel.cz* [online]. 2012 [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://www.podnikatel.cz/clanky/zmeny-v-cestovnich-nahradach-2013/>.

Zákony a vyhlášky:

18. Vyhláška č. 472 ze dne 19. prosince 2012 o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 177, s. 6235.
19. Zákon č. 16 ze dne 21. prosince 2012 o dani silniční ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 6, s. 133-136.
20. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991.
21. Zákon č. 235 ze dne 1. dubna 2004 o dani z přidané hodnoty ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 78, s. 4946-5010.
22. Zákon č. 586 ze dne 20. listopadu 1992 o daních z příjmu ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 117, s. 3473-3491.

Seznam zkratek

cm ³	centimetr krychlový
CNG	stlačený zemní plyn
DÚV	daňově uznatelný výdaj
Kč	korun českých
Kč/l	korun českých za litr
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
l	litr
LNG	zkapalněný zemní plyn
LPG	zkapalněná propanbutanová směs
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
RO	rovnoměrný odpis
ZO	zrychlený odpis
TP	technický průkaz

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB - TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB - TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB - TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB - TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB - TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 9. května 2014



Andrea Podlešná